NR 5

LOT

50 GR

I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

POLSKI



ORGAN L.O.P.P.

ROK WYD. XII

28 lutego 1934 r.

Gwarancja pokoju

Z prasy codziennej dowiaduje się społeczeństwo o akcji, prowadzonej przez M. S. Z. w sprawie zagwarantowania Polsce jaknajdłuższego pokoju ze strony naszych sąsiadów. Akcja ta zapoczątkowana i kierowana przez Wodza Narodu Marszałka Piłsudskiego, a realizowana przez min. Becka, ma na celu unormowanie pokojowych sąsiedzkich stosunków z Niemcami i Rosją.

Społeczeństwo przyjęło akcję tę z żywem zadowoleniem, śledząc jej przebieg z pełnem zainteresowaniem. Pakt o nieagresji, zawarty z Rosją, pokojowe enuncjacje Hitlera wobec posła polskiego w Berlinie i związane z tem umowy, gwarantujące nam spokój, są wyrazem dążeń naszej polityki, której przyświeca hasło pokoju ogólnego, połączonego z bezpieczeństwem Ojczyzny i całością jej granic.

Niema zdaje się Polaka, któryby tym dążnościom nie przyklasnął z całych sił. Pragniemy pokoju, jak może nikt, bo skutki dwóch wojen: światowej i bolszewickiej, odczuliśmy na własnej skórze.

Gojenie ran wojennych i budowa Państwa niepodległego po 150-letniej niewoli, wymaga skupienia wszystkich sił do prac twórczych, pokojowych. Każda wojna przynosi ogromne straty tak zwyciężonym, jak i zwycięzcom. To usprawiedliwia w zupełności radość z sukcesów naszych, odniesionych na gruncie pokoju.

Pragnąc z całych sił pokoju, nie możemy równocześnie zapominać o gwarancjach, jakie nam go zapewniają. Sięgnijmy do naszej historji, aby stamtąd wyciągnąć odpowiednie wnioski, nietracące nic z aktualności w stosunku do dnia dzisiejszego.

Każdy uczniak wie, że upadek Rzeczypospolitej rozpoczął się z chwilą, gdy swego bezpieczeństwa szukali nasi przodkowie w niemocy i nierządzie. Nie budowano armji, nie uchwalano budżetów na wzmocnienie sił obronnych Ojczyzny, aby nie drażnić Rosji i Prus. Jak błędnem było szukanie bezpieczeństwa w niemocy i gwarancjach papierowych, przekonali nas sąsiedzi, pozbawiając wolności.

Czy dziś możemy powtórzyć błędy naszych przodków i wierzyć li tylko w gwarancje papierowe, niepoparte siłą?

Mogłoby zdawać się, że wobec gwarancyj pokojowych, możemy być spokojni i poniechać wysiłków i ofiar, przeznaczonych na obronę. Poco L. O. P. P. nas straszy wojną powietrzną i gazową, kiedy mamy spokój — myśli niejeden obywatel. Słusznie, mamy spokój i daj Boże jaknajdłużej, ale żeby ten pokój utrzymać, nie wystarczą papierowe gwarancje, za niemi musi stać siła. Tylko z silnym się paktuje i liczy — słabym narzuca się swoją wolę.

I dlatego, pomimo paktów, dających nam pokój, będziemy wołać donośnie: Obywatele, nie zapominajcie, że gwarancją pokoju jest siła i moc Państwa. Na odcinku nam powierzonym, będziemy budować nadal, ze wzmożoną energją, moc Państwa, w dziedzinie obrony powietrznej i przeciwgazowej, aby na tej drodze zapewnić ludności trwałość pokoju, zawartego w umowach pisemnych.

Trwałość umowy zależna jest tylko od siły, która ją gwarantuje. Silne lotnictwo i zorganizowane do obrony przeciwlotniczo-gazowej społeczeństwo, będzie jednym z wybitnych wyrazów tej siły. *A. W.*

ALBERT I-szy KRÓL BELGÓW i LEOPOLD KSIĄŻĘ BRABANCJI



17 lutego zginął na skutek nieszczęśliwego wypadku w górach Albert I-szy, Król Belgów. Urodził się w r. 1875 w Brukseli. Na tron wstąpił w r. 1909. Zarówno dzięki mądrym rządom, jak osobistym zaletom charakteru, był jedną z najpopularniejszych postaci historji najnowszej. Król Albert wśród licznych odznaczeń wojennych, posiadał również Virtuti Militari. Na zdjęciu, obok zmarłego Króla — widzimy Syna Jego, Księcia Brabancji, który wstąpił na tron, jako Leopold III.

Przemówienie p. posła Rudowskiego w Sejmie dnia 8.II.1934

Wysoka Izbo! Rok dopiero upływa od czasu, jak młode nasze lotnictwo obudziło zainteresowanie naszego parlamentu. Jest pora sposobna w tej chwili, by po upływie jednego roku zwrócić uwagę Wysokiej Izby na pomyślne fakty, jakie w dziedzinie rozwoju naszego lotnictwa zaszły i żeby zwrócić uwagę z drugiej strony na pewne niepomyślne objawy i pewne niebezpieczeństwa, jakie mogą grozić dalszemu rozwojowi naszego lotnictwa.

Budżet lotniczy, jak Wysokiej Izbie wiadomo, na ten rok pozostaje w tej samej wysokości mniej więcej, jak w roku ostatnim, plus pewien dodatek, na cel specjalny, mianowicie na urządzenie międzynarodowych zawodów lotniczych i balonowych na t. zw. Challenge 1934 r.

Lotnictwo nasze zrobiło w okresie tego roku bardzo znaczny postęp w wielu dziedzinach: I tak w technice lotniczej jesteśmy już bardzo bliscy stworzenia własnego motoru słabego dla celów szkolno-sportowych oraz standartowego typu taniego płatowca do powszechnego użytku. Naszemi płatowcami interesuje się zagranica coraz bardziej.

W propagandzie osiągnęliśmy wspaniały sukces przez wyczyn Skarżyńskiego oraz Hynka i Burzyńskiego, co znakomicie przyczyniło się do związania z Macierzą naszej emigracji w południowej i północnej Ameryce.

W dziedzinie organizacyjnej został znakomicie usprawniony aparat LOPP, a kluby lotnicze przeorganizowują się celem przyjęcia i wciągnięcia do współpracy szerokich mas obywateli z wszystkich warstw społecznych.

Linje komunikacji lotniczej rozszerzają swoją ekspansję na wschód i zachód, pracując w dalszym ciągu bezkonkurencyjnie.

Przygotowania do Challenge'u oraz zawodów balonowych postępują normalnie, według określonego programu, tak co do urządzeń, jak sprzętu oraz pilotów. Jakkolwiek nie jest możliwem przewidzieć wyniki zawodów, to jednak niewątpliwie szanse nasze są duże.

Tak zw. „poczucie powietrza", zamiłowanie lotnictwa wzrasta w naszem społeczeństwie w szybkiem tempie. Zamiłowanie tak wielkie, że uzdolnia do poważnych ofiar. Dowodem najlepszym jest owocna praca Centralnego Komitetu Fundacji ku czci ś. p. Żwirki i Wigury. Przewidywano wpływy z ofiar społecznych na Challenge i lotnictwo na 250 — 300 tysięcy zł. Dzisiaj można już je określić conajmniej na podwójną liczbę, sam bowiem Korpus Podoficerski z dobrowolnych składek zaofiarował na ten cel blisko 200.000 zł. Po wszystkich dzielnicach Polski toczy się nieomal samorzutnie żywa akcja. Kaszubi trzech powiatów pomorskich postanowili własnemi siłami ufundować jeden samolot na Challenge.

Gdy w jednym roku aż tyle dodatnich faktów zaszło, sądzićby można, że lotnictwo nasze znajduje się na najlepszej drodze do wspaniałego rozwoju. Jednak jest i odwrotna strona medalu, która stwierdza, że sąd taki byłby zbyt optymistyczny i nierealny.

Wiadomo Wysokiej Izbie, że budżet tegoroczny przewiduje dla lotnictwa cywilnego te same środki, co w ostatnim roku. Byłby to niewątpliwie stan możliwy do ścierpienia, biorąc dzisiejszą ciężką sytuację gospodarczą pod uwagę, gdyby lotnictwo można było porównać z innemi dziedzinami i resortami. Jest jednak zasadnicza różnica między niemi, lotnictwo bowiem jest organizmem młodzieńczym, podrastającym, wychodzącym dopiero z dziecinnych lat. Codzień przybywają mu nowe problemy, zagadnienia i zadania, które wymagają natychmiastowego przepracowania i rozwiązania. Młody organizm wymaga opieki i nakładów, inaczej wyrosnąć może z niego kaleki twór. W przeciwstawieniu do lotnictwa, inne resorty posiadają organizm już wyrośnięty i ukształtowany, a zatem w stanie pewnego nasycenia...

Oczywiście, że domaganie się dla lotnictwa specjalnych środków, ma głęboki cel państwowy, ponieważ daje się lotnictwu zadania wagi państwowej do spełnienia. Zadania te są już dzisiaj należycie doceniane i najważniejszemi z nich byłyby następujące:

Obrona lotnicza Państwa. W tej dziedzinie, nie mówiąc o obronie lotniczej wojskowej, która należy do resortu Ministerstwa Spraw Wojskowych, ma lotnictwo cywilne również poważne zadania do spełnienia. Powinno ono być wielkim rezerwoarem, z którego wojsko w razie potrzeby czerpać będzie wytrenowanych pilotów, a nawet w pewnej mierze pomocniczy sprzęt lotniczy i personel. Tu już po raz pierwszy zjawia się zapotrzebowanie na coraz większe środki materjalne nawet przy tej samej ilości sprzętu i pilotów, ponieważ wymagania techniczne lotnictwa postępują bardzo szybko naprzód Dobry pilot latający według norm z przed dwóch lat i aparat, mający odpowiednie na ów czas szybkość i wyposażenie, nie przedstawiają dzisiaj dla armji znaczenia większego. Pilot musi się doszkolić w lotach nocnych i ślepych, a aparat musi być wyposażony w większą szybkość i w nowoczesne bardzo kosztowne przyrządy. Zatem dzisiaj wyszkolenie jednego pilota oraz zbudowanie samolotu będzie znacznie kosztowniejsze, aniżeli przed dwoma laty. Dopiero z kolei masowa fabrykacja na skalę u nas zupełnie niepraktykowaną (t. j. w tysiącach sztuk), mogłaby spowodować wtórne potanienie.

Drugiem z kolei zadaniem wagi państwowej jest stworzenie **komunikacji i transportów lotniczych.** Ma to ogromne znaczenie nietylko dla życia gospodarczego naszego Państwa, ale również dla jego ekspansji międzynarodowej.

Polska, wywalczywszy niepodległość, zostala cały glob ziemski podzielony między innemi narodami i nieprędko dorobi się swoich kolonij; natomiast ocean powietrzny dopiero teraz zdobywany jest i dzielony przez wszystkie państwa. Mamy więc teoretycznie równe prawa i równe szanse. Jeśli jednak naszej ekspansji nie rozszerzymy i nie wytężymy w tym kierunku wszystkich sił, popełnimy błąd taki sam, albo znaczniejszy jeszcze, jak przodkowie nasi, którzy nie docenili i zlekceważyli problem morza polskiego. Dzisiejsza Polska znalazła człowieka silnego i zdecydowanego, który zbudował Gdynię i zaszczepił w społeczeństwo polskie zew morza.

Lotnictwo polskie szuka i domaga się gwałtownie również takiego człowieka.

Nasze linje lotnicze z podziwu godną sprawnością rozwijają się i pracują przy maksymalnej punktualności z całkowitem bezpieczeństwem. Cieszą się zupełnem zaufaniem i zadowoleniem społeczeństwa naszego i tej zagranicy (na północ i południe), którą obsługują. Należy mieć jednak obawę, czy sytuacja nie zmieni się zasadniczo, gdy wejdzie w życie umowa lotnicza z Niemcami i Rosją. Człowiek współczesny przyzwyczaja się bardzo szybko do większej wygody i szybkości, a pod tym względem jesteśmy dalecy od możności konkurowania z naszym wschodnim i zachodnim sąsiadem. Tu znowu utykamy z powodu szczupłości środków materjalnych, bowiem szybkość osiągniemy tylko z pomocą pieniędzy.

Wysoka Izbo! Rezultat ostateczny każdego zagadnienia, złożonego z wielu czynników, zależeć będzie od tego z nich, który występuje w najmniejszej ilości. Znane prawo minimum. Czynnikami decydującymi w problemach wyżej poruszonych będą: technika, organizacja, pieniędze.

Technika. Posiadamy bardzo zdolnych techników i konstruktorów, którzy z pomocą minimalnych środków zbudowali doskonały płatowiec sportowy i jeden z najlepszych myśliwskich wojskowych. Nie rozporządzamy jednak środkami, aby tych ludzi zmusić do dalszych wysiłków, przez ustanawianie wielkich rekordów lotniczych, t. j. szybkości, zasięgu i wysokości. Jesteśmy już, zwłaszcza co do szybkości, straszliwie zdystansowani. Potrzebujemy gwałtownie nowoczesnych i w większej ilości instalacyj do badań technicznych. Niestety, budżet wojsk lotniczych został zmniejszony i inwestycje te nie będą mogły być tak szybko dokonane. Będziemy z roku na rok coraz bardziej przez zagranicę wyprzedzani. Poziom naszej techniki musi się w stosunku do innych obniżyć w przyszłości.

Organizacja. Departament Lotniczy w Ministerstwie Komunikacji stoi na identycznym stopniu rozwoju i ma prawie tę samą ilość pracowników, jak kilka lat temu, gdy był tylko wydziałem, gdy sport lotniczy dopiero zaczynał się rozwijać, gdy linje lotnicze były w zaczątku, gdy o szybownictwie nikt nie myślał. Ci ludzie pracowali szereg lat z całem poczuciem ideowem i tworzyli od nowa formy organizacyjne dla lotnictwa, dzisiaj nie mogą już pracy podołać. Wydział zmienił wprawdzie szyld na Departament Lotnictwa Cywilnego, ale jest to całkowita i wyłączna fikcja. Tworzenie zaś i utrzymywanie fikcji w tak młodym i subtelnym organizmie lotniczym, jest niebezpieczne i powoduje niedociągnięcia w funkcjonowaniu tego organizmu. Na przeszkodzie do należytego zorganizowania departamentu stoi i w tem miejscu niewątpliwie brak środków materjalnych na nowe etaty.

Na podstawie tych obserwacyj i faktów, dochodzi się do niewątpliwego wniosku, że lotnictwo nasze, dzięki heroicznemu wysiłkowi pewnych wysoko uzdolnionych jednostek i zespołów, posuwa się dorywczo, skokami naprzód, dalej, że zainteresowanie się społeczeństwa i docenianie wagi lotniczych zagadnień wzrasta, stwierdzić jednak trzeba brak zharmonizowanej i zespolonej pracy wszystkich czynników według ustalonego programu.

Jest najwyższy czas, aby opracowano pewnego rodzaju „piatiletkę", czy 10-lecie, w którem ustalonoby, w jakim porządku i w jakiem tempie zdobywać i opanowywać się będzie poszczególne elementy techniki i twórczości lotniczej, do czego ściśle musi być dostosowany aparat ludzki, administracyjno-organizacyjny oraz środki materjalne.

Poruszone zagadnienia należą do resortu nowomianowanego Wice-Ministra Komunikacji inż. Bobkowskiego. Ma on głęboką znajomość oraz najżywsze zainteresowanie dla tych srpaw, ponieważ poświęcił im dużo czasu w swej dotychczasowej pracy. Żywimy przeto wielką nadzieje i serdecznie życzymy Panu Wice-Ministrowi, aby w sposób najszybszy i najbardziej wyczerpujący, problemy owe rozwiązał i ułatwił lotnictwu dalszy, systematyczny, wspaniały rozwój.

FUNDACJA KU CZCI ŻWIRKI I WIGURY



Tak niedawno jeszcze, bo aż do roku 1932, było w Polsce cicho o challenge'u. Nawet samo słowo było niezrozumiałe i nieznane... Trzeba było dopiero zwycięstwa Żwirki i Wigury, trzeba było tragicznej śmierci bohaterów bezpośrednio po triumfie, by poruszyć całą Polskę. Bardzo drogo kosztowało kraj obudzenie w społeczeństwie prawdziwego zainteresowania dla lotnictwa, ale dziś możemy już stwierdzić, że młode życia lotników nie poszły na marne. Dziś słowo „challenge" zostało adoptowane przez nasz język nie w ogólnem znaczeniu *), lecz wyłącznie jako synonim Międzynarodowych Zawodów Samolotów Turystycznych.

W r. 1932 prócz Min. Spr. Wojsk. i Ministerstwa Komunikacji subsydjowała polską ekipę, biorącą udział w zawodach jedynie L. O. P. P. Społeczeństwo bezpośrednio nie ofiarowywało na zawody pieniędzy. Wkrótce jednak stan rzeczy zmienił się całkowicie. Po powrocie zdobywców nagrody do kraju, posypały się składki. Pierwotnie był to odruch — „kupimy Żwirce samolot!", potem przypomniano sobie, że nie tylko Żwirko, ale i cała ekipa polska jest na pierwszem miejscu, przypomniano, że nagroda jest przechodnia i że „spocząć na laurach — to klęska". Poczęto więc, już nazajutrz dodawać: „i ufundujemy na przyszły challenge naszym lotnikom doskonałe samoloty".

Pesymiści byli przekonani, że to słomiany ogień, optymiści, że — zbierze się do pół miljona złotych.

Powołano komitet. I nagle — cios! — Żwirko i Wigura zginęli.

Wtedy to Polska, jak długa i szeroka pokazała, że silny duch żyje w Narodzie. Nie poprzestano na żałobnych pieniach i akademjach ku czci poległych.

Komitet zmienił nazwę z „Ufundowania samolotu dla Żwirki", na „Centralny Komitet Fundacji ku czci Żwirki i Wigury", wyznaczył sobie wyraźnie cel i plan działania i kontynuował akcję zbierania funduszy.

Zdecydowano zbierać nadal ofiary, by zrealizować następujące zamierzenia:

1) zapewnić wychowanie i wykształcenie synowi por. Żwirki,

2) ufundować stypendjum im. inż. Wigury dla studenta Politechniki Warszawskiej, poświęcającego się pracy w dziedzinie konstrukcji lotniczej,

3) *ufundować samoloty na Challenge 1934 r.*,

4) po zrealizowaniu pierwszych trzech zamierzeń popierać rozwój lotnictwa sportowego.

Jak postępuje zbiórka? Jak się dziś przedstawia działalność Komitetu? Co dotąd zrobiono? Oto pytania, zadawane przez Społeczeństwo, które swój grosz powierzyło Komitetowi.

Postaramy się na nie odpowiedzieć.

Otóż pierwsze dwa punkty są zrealizowane od dawna. Ulokowano na te cele w pupilarnych papierach procentowych 60 tys. zł., z których odsetki bez naruszania kapitału, idą dla małego Henia Żwirki i dla stypendysty. Każdy z nich otrzymuje dotąd około 250 zł. miesięcznie. Gdy Henryk Żwirko ukończy lat 26, % % będzie otrzymywał drugi stypendysta. Pieniądze na zakup samolotów będą przekazane fabrykom, budującym te samoloty. Fachową kontrolę nad budową ma Dep. Lotn. Cyw. Min. Komunikacji. Każdy z samolotów ufundowany przez jakąś instytucję będzie nosił imię fundatora.

A teraz, ile zebrano i jak zbiórka była przeprowadzona? Otóż do chwili obecnej zadeklarowane jest ponad 600 tysięcy złotych. W tem, ponad 400 tysięcy zł. wpłacono w gotówce. Składki wpływają nadal.

Jak dokonywa się zbiórka? Otóż, przedewszystkiem, zaznaczyć należy, że ofiary są najzupełniej dobrowolne, bez najmniejszego przymusu, lub nacisku choćby moralnego. Akcja jest prowadzona w ten sposób, by ofiary na fundusz Challenge'owy w niczem nie uszczuplały dochodów Ligi. Poza regjonalnemi, wojewódzkiemi zbiórkami, cały szereg instytucyj zadeklarował ofiary, zbierane bądź przez pracowników danej instytucji, bądź przez instytucję, jako taką.

Posłowie i senatorowie Klubu Parlamentarnego B. B. W. R. opodatkowali się po 5 zł. od osoby, co daje miesięcznie ok. 1.500 zł.

Podoficerowie Armji, Marynarki i K. O. P'u już złożyli sumę, którą przed kilku miesiącami zadeklarowali, t. j. 193 tysiące.

Monopol tytoniowy — zadeklarował zebranie pośród pracowników własnych i sfer stojących poza monopolem — conajmniej 35 tysięcy.

Związek Strzelecki, liczący ponad 400 tys. członków, przez których dociera do najodleglejszych zakątków Rzplitej, rozpisał konkurs wśród oddziałów na zbiórkę.

Związek spółdz. społ. R. P. i związek rewizyjny spółdz. wojskowych, przyjmuje składki we wszystkich swoich sklepach, których jest ok. 2.000.

Zbiórka wśród *oficerów rezerwy* zatacza coraz szersze kręgi.

Związek Leśników z inicjatywy Wileńskiego Zw. Leśników R. P. wydał odezwę i prowadzi żywą akcję propagandową i zbiórkową.

Straż graniczna zgłosiła też swój udział w akcji zbiórkowej.

Cały szereg okręgów wojewódzkich L. O. P. P. zadeklarował ufundowanie samolotów turystycznych na Challenge. Samoloty te, ufundowane w imieniu odpowiednich dzielnic kraju, będą oczywiście nosiły nazwy województw, które je ufundowały. Będziemy więc oglądali na starcie samoloty województw: poznańskiego, śląskiego, pomorskiego, krakowskiego i t. p.

O ogromnie żywotnej akcji propagandowej Komitetu świadczy najwymowniej fakt, że Kaszubi, nie przejmując się ogólnemi narzekaniami na kryzys i ciężkie czasy, postanowili mierzyć siły na zamiary i imieniem czterech powiatów nadmorskich zadeklarowali ufundowanie samolotu.

* * *

Zbędnem byłoby nawet mówić o tem, że nazwiska takie, jak gen. dyw. inż. L. Berbecki (prezes Komitetu), pułk. dypl. B. Kwieciński (wiceprezes Komitetu) i poseł na Sejm Rzeczypospolitej J. Rudowski (sekretarz generalny Komitetu), mówią społeczeństwu same za siebie więcej, niż artykuł dziennikarski.

Po ukończeniu całej akcji i wpłaceniu pieniędzy, na cel, na który przeznaczyli je ofiarodawcy, Komitet ogłosi szczegółowe sprawozdanie ze swej działalności.

K. i B.

*) Challenge znaczy po angielsku tyle, co turniej, wyzwanie lub rozgrywka sportowa o nagrodę przechodnią.

ALBERT I-szy KRÓL-LOTNIK



Na wycieczce treningowej w Ardenach, niedaleko Namur, zginął tragiczną śmiercią w dniu 17 lutego jeden z najznakomitszych ludzi naszej epoki, Albert I, Król Belgów.

Niepojęty fatalizm losu pchnął w rozwarte ramiona śmierci Króla Alberta, podczas zwyczajnej treningowej wycieczki, w górach, wznoszących się zaledwie na 600 metrów ponad poziom morza. Jego, który przeszedł niemal wszystkie przełęcze alpejskie, zrobił wejście na Jungfrau i na Montblanc i uważany był za jednego z najznakomitszych wspinaczy wysokogórskich.

Król Albert był zamiłowanym alpinistą. Gdy nie mógł opuścić kraju, aby udać się do Szwajcarji, jechał w niewysokie Ardeny, aby powspinać się trochę po skałach.

Prócz alpinizmu Król Albert miał jeszcze jedną pasję — lotnictwo.

Zamiłowanie to od czasu jego pierwszego lotu. Król Albert zaczął latać w warunkach bardzo ciężkich. Pierwszy w życiu lot odbył odrazu nad pozycjami niemieckiemi w charakterze obserwatora, ostrzeliwany z dołu gęsto przez wojska niemieckie.

Było to w kwietniu 1917 roku. Król był wówczas głównodowodzącym wszystkich wojsk belgijskich, walczących wśród rozlewisk i bagnisk Flandrji, oraz dywizji francuskich strzelców morskich, przydzielonej do armji belgijskiej.

Pewnego dnia z kwatery królewskiej w la Panne nadszedł na lotnisko rozkaz telefoniczny:

— Przygotować samolot obserwacyjny!

Jako pilota wyznaczono porucznika Coomans'a.

Samolot był już przygotowany do lotu, gdy na lotnisko przybył samochodem Król Albert.

— Czy samolot gotowy? — zapytał, wysiadając.

— Tak jest.

— Dobrze. Proszę mi dać kask lotniczy. Polecę nad front.

— Wasza Królewska Mość... — próbował ktoś zaoponować, ale nie skończył zdania. Król spojrzał na niego i zmarszczył brwi, na znak zniecierpliwienia.

Wydawszy krótkie polecenia pilotowi, jak, i gdzie ma lecieć, Król zajął miejsce w samolocie. Wystartowali.

Zapuścili się aż trzydzieści kilometrów poza linję frontu, w głąb terytorjum zajętego przez Niemców. Z wycieczki tej Król przywiózł wiele ciekawych obserwacyj.

— Nareszcie teraz, gdy widziałem to wszystko na własne oczy, wiem jak wygląda po tamtej stronie frontu — rzekł, wysiadając z samolotu.

Potem coraz częściej robił takie wycieczki za front, odbył nawet kilka lotów nocnych.

To też, kiedy w roku ubiegłym lotnicy belgijscy, uczestnicy wielkiej wojny, postanowili ustanowić odznakę polową lotnictwa belgijskiego, pierwszy jej numer przyznany został jednogłośnie Królowi Albertowi. Zaszczytne to odznaczenie doręczył królowi major Jocquet, zasłużony pilot bojowy, mający pięć zwycięstw powietrznych, nie na myśliwskim, a na zwykłym samolocie obserwacyjnym.

Król Albert odznaczał się rzadko spotykaną odwagą, graniczącą wprost z pogardą śmierci. Świadczą o tem jego bojowe loty poza linje niemieckie, świadczy o tem i pewne zdarzenie, jakie miało miejsce w lecie 1917 r.

Król i królowa, oboje konno, dokonywali na plaży przeglądu 12 pułku piechoty, w którym odbywał służbę wojskową, jako prosty szeregowiec, ich pierworodny syn, następca tronu Leopold, książę Brabancji, liczący wówczas zaledwie 14 lat.

Pułk, — a z nim mały książę, idąc w szeregu z karabinem na ramieniu — defilował przed Królem.

Nagle w górze rozległ się warkot silnika i samolot niemiecki przeleciał tuż nad defilującą kolumną. Z pod jego kadłuba oderwał się wrzecionowaty kształt i po chwili, o sto kroków od Króla, ciężka bomba zaryła się w piasek wybrzeża. Głośny huk targnął powietrzem.

Król nie odwrócił nawet głowy — spokojnie, jakby nic się nie stało, podniósł dłoń do hełmu, salutując mijający go sztandar pułkowy.

Tę rzadką odwagę królewską uczcił francuski minister lotnictwa, generał Dénain w rozkazie dziennym, wydanym w dniu 19 lutego do wszystkich oddziałów lotnictwa francuskiego. Krótki ten rozkaz brzmi:

„Lotnictwo francuskie znajduje się w żałobie. Jego Królewska Mość Albert I, Król Belgów był jednym z pionierów lotnictwa. Był on uważany między nami jakby za jednego z naszych, tyle dał w samolocie dowodów swej wielkiej i pogodnej odwagi. Lotnicy francuscy i lotnicy belgijscy łączą się w ogromnym i braterskim smutku".

Gdy skończyła się wojna, gdy Niemcy ustąpili z Belgji, zabrano się do odbudowy zniszczonego kraju, król Albert na jednem z pierwszych miejsc postawił rozbudowę lotnictwa cywilnego. Rozumiał ten król-lotnik, że maleńka Belgja, rządząca olbrzymiemi kolonjami w Afryce, tylko wówczas będzie mogła prowadzić racjonalną politykę kolonjalną, jeśli zdoła stworzyć szybkie połączenie pomiędzy metropolją a kolonjami. Tę szybką komunikację dawało tylko lotnictwo.



Rok 1918. Król po locie bojowym.

To też Król Albert nie cofa się przed żadnym trudem, aby to lotnictwo belgijskie postawić na odpowiednim poziomie.

Podróżuje tylko w samolocie. Ostatnio w roku ubiegłym odbył z królową wielką podróż powietrzną przez Brindisi, Ateny, Palestynę, do Konga belgijskiego, a później przez Kair do Europy. Zwiedzając posiadłości belgijskie w Afryce, kazał pilotowi lecieć, jak można najniżej. Jeden z towarzyszów tej królewskiej podróży powietrznej opowiadał następnie, iż pilot, wypełniając rozkaz królewski, leciał tak nisko, że w samolocie... „czuć było ostry odór zwierzęcy, gdy przelatywali nad stadami słoni i hipopotamów".

Swoje zamiłowanie do lotnictwa przelał wielki Król Belgów w swego syna, Leopolda, księcia Brabancji, który dziś już zasiadł na tronie belgijskim. Jako następca tronu, podróżował wiele wraz ze swą małżonką, księżniczką szwedzką Astrid, a posługiwał się przeważnie samolotem, jako najdoskonalszym środkiem lokomocji.

J. W.

STATUT LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Dziennik Ustaw Nr. 11, z dn. 7 lutego 1934 r., zawiera rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 20 stycznia 1934 r. o uznaniu Stowarzyszenia Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej za stowarzyszenie wyższej użyteczności. Z chwilą ogłoszenia powyższego rozporządzenia L. O. P. P. wchodzi w nowy okres swej działalności, z cechą uznania przez władze państwowe jego roli i znaczenia dla Państwa i społeczeństwa. Akt ten jest poniekąd chlubnem udekorowaniem całokształtu dotychczasowego spełniania swych obowiązków przez L. O. P. P. i stwierdzeniem zarówno jego pożytku, jak i konieczność istnienia.

Konsekwencją uznania L. O. P. P. za stowarzyszenie wyższej użyteczności było udzielenie statutowych przywilei, które nie przysługują innym, nieuznanym w tym trybie stowarzyszeniom. Przywilei tych jest cztery, a mianowicie:

1) Przywilej wyłączności do działania na całym obszarze Państwa w zakresie statutowych celów L. O. P. P. Od daty ogłoszenia statutu L. O. P. P. stała się ona jedyną instytucją powołaną, aby zgodnie z właściwemi władzami państwowemi popierać rozwój lotnictwa polskiego we wszystkich jego dziedzinach, przygotowywać ludność cywilną do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Władze udzielając prawo wyłączności, nie mogąc już obecnie zalegalizować innego stowarzyszenia o analogicznych celach, względnie powołać w tym samym przedmiocie inną instytucję społeczną do współpracy.
2) L. O. P. P. może zgodnie z treścią art. 49 prawa o stowarzyszeniach korzystać ze szczególnych ulg i zwolnień w podatkach i opłatach tak państwowych jak i komunalnych, co wynika również z ogólnych celow L. O. P. P. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej nie korzysta w najmniejszej choćby mierze z materjalnej pomocy Skarbu Państwa, czem różni się dodatnio od innych analogicznych organizacyj w innych państwach. Natomiast cały swój wysiłek poświęca pracy dla Państwa i ochrony współobywateli, gromadząc fundusze ze zbiorowej ofiarności swych członków. Ilość stworzonych lotnisk, drużyn odkażających, instruktorskich, sprzedanych masek przeciwgazowych, wydawnictw periodycznych, dzieł naukowych i popularnych i wiele innych spełnionych zadań świadczy dobitnie o napięciu pracy i roli L. O. P. P. w spełnianiu zadań państwowych i społecznych. Ta bezinteresowność materjalna stowarzyszenia daje podstawę do udzielenia mu przez Państwo ulg i zwolnień podatkowych.
3) Trzecim przywilejem, który potwierdza jedynie dotychczasowe uprawnienie, jest prawo nadawania przez L. O. P. P. własnych odznak honorowych za zasługi położone na polu urzeczywistnienia jego zadań. Przez ogłoszenie tego uprawnienia w Dzien. Ustaw R. P. dotychczasowe odznaczenia zyskuja znamię odznak publicznych.
4) Najważniejszym przywilejem jest czwarty i ostatni z kolei, a mianowicie możność korzystania przez władze instytucji i funkcjonarjuszów L. O. P. P. z prawa otrzymywania poparcia i pomocy od władz cywilnych i wojskowych w zakresie działania stowarzyszenia. Przepis ten nadaje władzom, instytucjom i funkcjonarjuszom L. O. P. P. charakter publiczny przy spełnianiu ich funkcyj. Wystąpienie funkcjonarjusza L. O. P. P. w zakresie uprawnionym podlega ochronie prawnej i administracyjnej w tem znaczeniu, że w razie oporu, lub sprzeciwu ma prawo żądać od władz cywilnych i wojskowych poparcia i pomocy.

W odróżnieniu od dawnego statutu, rozporządzenie wprowadza nową nomenklaturę organizacji L. O. P. P. oraz zmianę ich uprawnień. Jedynym przedstawicielem osobowości prawnej jest wyłącznie **Zarząd Główny**, któremu podlegają niższe organizacje nie posiadające własnej osobowości prawnej, a których podział odpowiada podziałowi administracyjnemu Rzeczypospolitej. Zarządowi Głównemu podlegają **Okręgi Wojewódzkie**, obejmujące swą działalnością teren jednego województwa, a odpowiadające dawnym Komitetom Wojewódzkim. Okręgom Wojewódzkim podlegają **Obwody Powiatowe**, dawniej Komitety Powiatowe, obejmujące teren jednego powiatu i nadzorujące działalności najmniejszych komórek organizacyjnych, **Kół Miejscowych.** Kierowanie działalności kół, obwodów i okręgów, powierzone jest zarządom, które wraz z komisjami rewizyjnemi wybierane są przez Walne Zgromadzenie. Władzami centralnemi są: Walne Zgrom., Rada Główna, Zarząd Główny i Główna Komisja Rewizyjna. Wymogiem powołania koła miejscowego jest zebranie conajmniej 25 członków rzeczywistych, którzy koło zakładają na zebraniu organizacyjnem. Koło posiada zarząd i komisję rewizyjną. Na owem Waln. Zgrom. kolo wybiera delegatów na Walne Zgrom. obwodu powiatowego. Właściwy zarząd obwodu może naskutek swej uchwały rozwiązać Koło Miejscowe, o ile Koło nie odpowiada warunkom statutowym. Obwód Powiatowy może powstać w każdym powiecie, na którego terenie istnieje conajmniej 5 kół miejscowych. Walne Zgrom. złożone z delegatów kół miejscowych wybiera zarząd obwodu i komisję rewizyjną. Rozwiązanie obwodu należy do kompetencji Zarządu Okręgu wojewódzkiego.

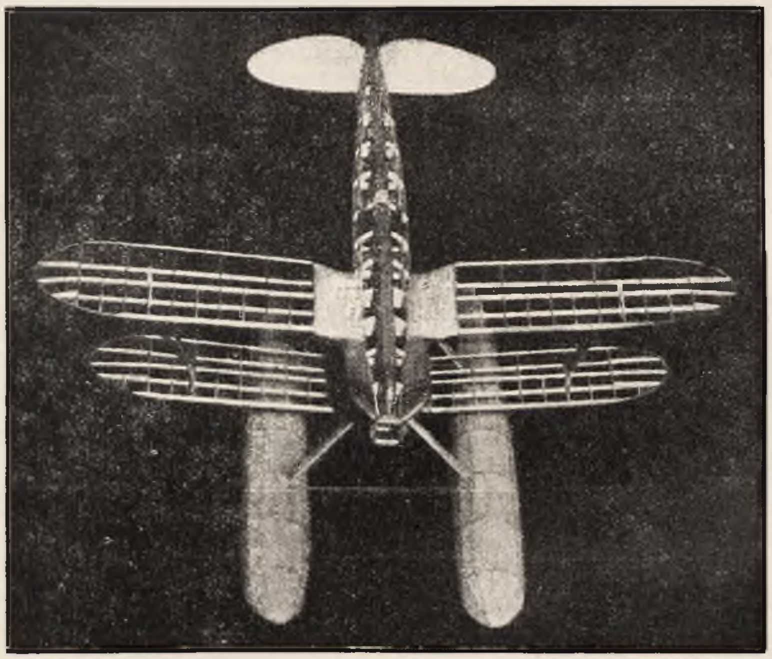
Analogiczne przepisy stosuja się do powstania Okręgów, z tem, że warunkiem powstania jest istnienie na terenie województwa przynajmniej trzech obwodów i że uprawnioną władzą do rozwiązania Okręgu jest Zarząd Główny.

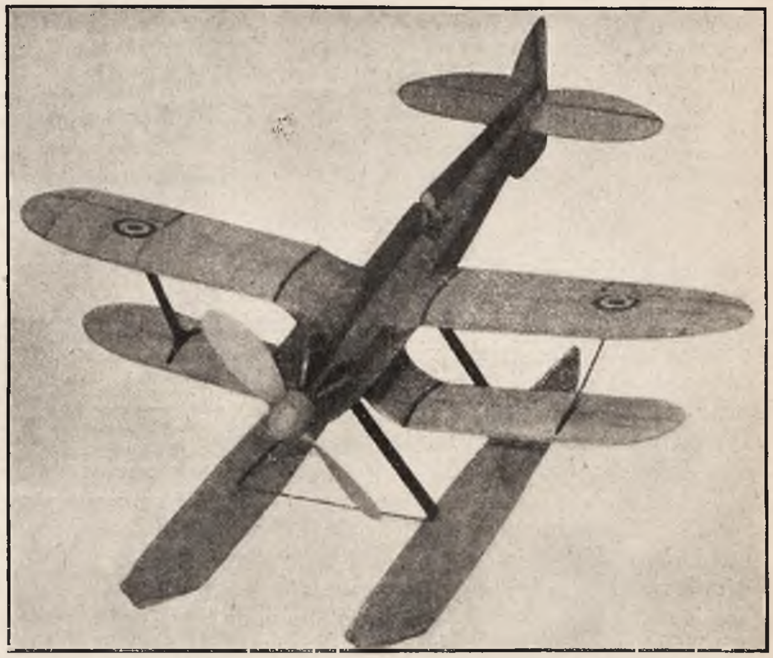
W normalnej organizacji istnieją pozatem jeszcze Obwody Miejskie i kolejowe, odpowiadające obwodom powiatowym.

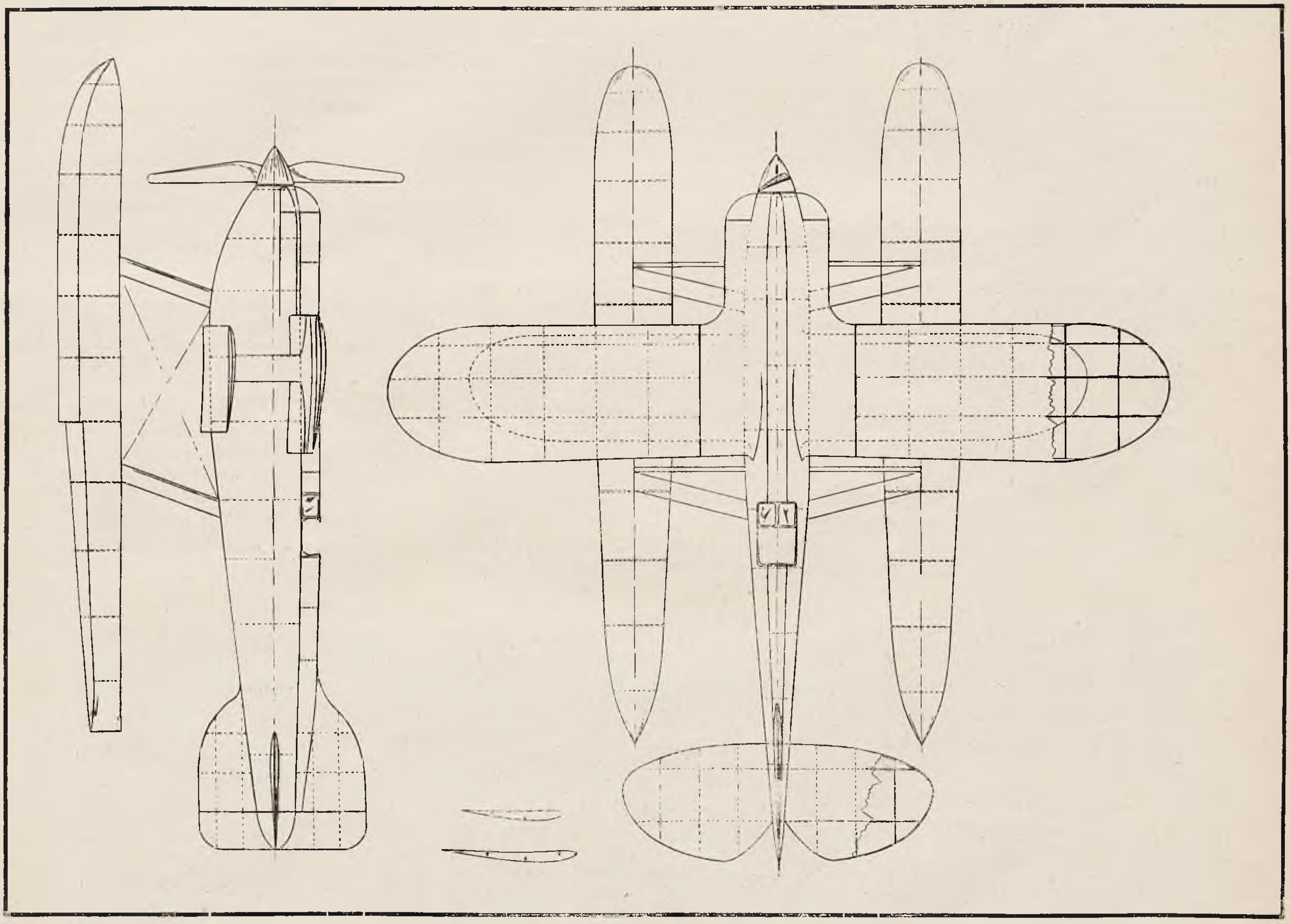
Obwody Miejskie mogą powstać w miastach liczacych conajmniej 10.000 mieszkańców, a Obwody Kolejowe na obszarze jednego okręgu dyrekcyjnego, kolejowego, jeśli licza conajmniej 1000 członków. Obwody Kolejowe na terenie jednego Okręgu dyrekcyjnego liczące conajmniej 5000 członków moga moca uchwały Walnego Zgromadzenia utworzyć Okrąg Kolejowy z wszelkiemi prawami Okręgu Wojewódzkiego. Miasto stołeczne Warszawa tworzy samodzielny Okrąg Stołeczny, z prawami Okręgu Wojewódzkiego, któremu podlegają bezpośrednio Koła Miejscowe.

Koła i Obwody wybierają po jednym delegacie, a Okręgi po dwu delegatów na Walne Zgromadzenie.

Henryk Kanarek, adwokat







W modelarstwie amerykańskiem rozpowszechniona jest bardzo budowa modeli latających, t. zw. redukcyjnych, czyli dokładnych kopij normalnych samolotów. Aby tego rodzaju modele mogły latać, muszą być nieco zmienione w swych kształtach, a zarazem jaknajbardziej przypominać swym zewnętrznym wyglądem na dany typ samolotu.

Oczywiście, że rekordowych wyczynów temi modelami osiągnąć nie można. Budowane są one raczej na efekt. W Ameryce również jest bardzo rozwinięty przemysł modelarski, który dostarcza wszelkich gotowych części dla tego rodzaju modeli.

Powyższy model angielskiego wodnosamolotu „GLOSTER IV" został zamieszczony w amerykańskiem czasopiśmie „Popular Aviation". Model wykonany jest całkowicie z balsy i pokryty papierem japońskim. Rozpiętość skrzydeł wynosi około 75 cm. Przelatuje przestrzeń około 300 metr., pozatem jest bardzo statyczny i łatwo startuje z wody.

K. Bł.

III-ci Konkurs Modeli Latających Wodnosamolotów

Zapoczątkowany w roku 1930 przez

L O T P O L S K I

Odbędzie się na wiosnę (maj-czerwiec) r. b.

REGULAMIN KONKURSU

1) Konkurs dotyczy jedynie modeli latających — wodnopłatowców.

2) Udział w konkursie mogą brać amatorzy i zawodowcy w 2-ch oddzielnych grupach. Do grupy zawodowców zalicza się tylko tych modelarzy, którzy z racji swych prac w zakresie modelarstwa otrzymują wynagrodzenie. Do grupy amatorów wchodzą zarówno starsi, jak i młodsi modelarze (uczniowie) zajmujący się modelarstwem z amatorstwa.

3) Zawodowcy muszą posiadać modele własnej konstrukcji. Wszelkie kopje modeli krajowych, czy też zagranicznych nie będą do konkursu dopuszczone.

4) Każdy model powinien posiadać na widocznem miejscu 9 cm² powierzchni do umieszczenia stempla Jury i kolejnego numeru startu.

5) Każdy z uczestników może demonstrować modele wykonane tylko przez siebie w ilości dowolnej.

6) Modele dzielą się na dwie klasy:
A — kadłubowe,
B — dowolne.

Klasa A — *Modele kadłubowe*. — Do tej klasy będą zaliczone modele z kadłubem względnie o kadłubie-pływaku całkowicie krytym, o przekroju minimalnym 2,5% powierzchni skrzydeł, wyrażonym w cm². Modele o jednym centralnym pływaku z gumą umieszczoną na zewnątrz będą mogły być zaliczone do kadłubowych, o ile długość gum nie będzie większa od długości pływaka.

Klasa B — *Modele dowolne*. — Do tej klasy zaliczone będą modele dowolnych rozmiarów i kształtów.

7) Modele biorące udział w konkursie muszą być pędzone gumą.

8) Modele startujące w kl. A nie mogą startować w kl. B.

9) Modele kl. A i B muszą być zaopatrzone w pływaki, pozwalające im na start z wody.

10) Każdy model kl. A i B winien wykonać po trzy loty, startując z wody, przyczem popychanie modelu jest niedozwolone.

11) Modele kl. A i B współzawodniczą o zdobycie największej ilości punktów, uzyskanych za czas lotu. Punkty oblicza się według wzoru $10T$ — gdzie T — oznacza czas mierzony w sekundach ze ścisłością do 1/5 sek.

12) Modele kl. A i B dodatkowo otrzymują za każde poprawne wodowanie (bez wywrócenia) 33% ogólnej ilości uzyskanych punktów.

13) Przy obliczaniu punktów dla modeli kl. A i B będzie brany pod uwagę najlepszy lot.

14) W razie uzyskania jednakowej liczby punktów przez dwa modele w kl. A i B — pierwszeństwo mają modele lepiej wykonane.

15) Mylny start będzie anulowany.

16) Każda klasa przewiduje po dwie nagrody w postaci cennych przedmiotów dla grupy amatorów, a po jednej pieniężnej dla zawodowców.

17) Nagrody będą przyznane bez względu na ilość zgłoszonych modeli w każdej klasie, o ile tylko osiągną minimum: dla zawodowców czas lotu 10 sek., dla amatorów — 5 sek. po oderwaniu się od wody.

18) Puhar im. Inż. Pułk. K. Mejera będzie przyznany temu zawodnikowi, który osiągnie swoim modelem najdłuższy dystans przy starcie z wody z poprawnem wodowaniem bez wywrócenia się modelu.

Puhar powyższy jest nagrodą przechodnią 2-krotnie kolejno zdobywaną, lub 3-krotnie nie kolejno.

19) O przerwaniu zawodów może decydować jedynie Jury, jednakże zawodnicy mogą wystąpić z wnioskiem o czasowe przerwanie zawodów, lub odroczenie konkursu na skutek wyjątkowo niepomyślnych warunków atmosferycznych.

20) Każdy zawodnik może wnieść reklamacje do Jury najdalej w 15 min. po ogłoszeniu zakończenia konkursu.

21) Wszelkie reklamacje rozstrzyga ostatecznie Jury, do którego należy całkowicie kwalifikacja wyników zawodów.

22) Na konkursie pozaregulaminowo mogą być demonstrowane modele o różnego rodzaju napędzie, które, o ile Jury uzna za stosowne, otrzymają wyróżnienie.



Puhar przechodni im. inż. płk. Mejera i inne nagrody Konkursu.



Anioł Stróż lotnika

Spadochronów na początku wojny używano tylko na balonach obserwacyjnych i dopiero około roku 1918 zaopatrzono w nie załogi samolotów. W Anglji naprzykład wyposażono w spadochrony typu „Guardian Angel"; nazwa bardzo znamienna, gdyż w tłomaczeniu na polski znaczy „Anioł Stróż". Później zajęły ich miejsce spadochrony Irwinga; spadochrony te posiadają prawie 100 proc. pewności i obecnie liczba osób, które uratowały swe życie dzięki tym spadochronom, dochodzi tysiąca. W Polsce spadochrony tego typu wyrabia Wytwórnia Balonowa w Jabłonnie koło Warszawy.

Statystyka skoków, bodaj tylko w Ameryce prowadzona jest ze względną dokładnością. Bardzo szczegółowo omawia je Neil M. Clark w swojej pracy p. n. „Skok" (Yump).

Na czele światowych skoczków spadochronowych stoi pan E. Brooks, amerykanin, który do chwili obecnej wykonał aż 665 skoków i na tak dużą ilość skoków raz tylko się potłukł i to nie groźnie.

Ale poza ilością, skoki spadochronowe można podzielić na cały szereg grup i każda z nich posiada swoje rekordy.

Ustalano niemal codziennie nowe rekordy. Prowadzenie statystyki tych rekordów jest bardzo utrudnione; bardzo często spotykamy się z wypadkiem, kiedy trudno sprawdzić rekord. Mierzenie skoku wymaga specjalnych przyrządów, co jeszcze bardziej komplikuje sprawę.

Rekordy spadochronowe można podzielić na grupy: dzienne, nocne, z małej i dużej wysokości, szybkie i powolne. Otóż podam kilka wypadków, które wydają się najciekawsze.

Przed rokiem 1900 rekord wynosił około 3.000 metrów. W naszych dniach wysokość ta sięga do 8.000, a nawet i więcej. Jeden z najlepszych rekordów został ustanowiony w dniu 1 listopada 1921 roku, kiedy to sierżant Chambers, na lotnisku w Kansas City podczas święta Legionu Amerykańskiego skoczył z wysokości 7.930 metrów. Opadanie trwało prawie 32 minuty.

Porucznik Hamilton, 23 marca 1921 roku, skoczył ze spadochronem z wysokości około 7.000 metrów, jego pilot powrócił na lotnisko odległe od miejsca skoku o jakieś 12 klm., zamienił samolot, powrócił do miejsca skoku i wylądował aby zabrać Hamiltona, przyczem lądowanie Hamiltona i jego pilota nastąpiło prawie jednocześnie.

Jeszcze ciekawszy był wypadek, kiedy instruktor skoków ze spadochronem na lotnisku Roosevelt Field, p. Henryk Bushmever, skoczył z wysokości 2.300 metrów i nie otwierał spadochronu do wysokości 450 metrów. Podczas skoku posiadał przy sobie mikrofon, przez który nadawał swoje wrażenia. Opowiadał, jak wyglądała ziemia „pędząca na niego z zawrotną szybkością".

Mikrofon był połączony z samolotem za pomocą cienkiego drutu, odwijającego się ze szpuli, umieszczonej na samolocie; ten sam drut jednocześnie służył zamiast anteny.

Najpowolniej opadł sierżant Moore z lotnikiem miejscowego U. S. A. W roku 1928 wyskoczył on ze spadochronem z wysokości 600 metrów i dostał się w wicher... Ziemi dotknął dopiero po 23 minutach...

Barwnie opisuje wrażenia swego pierw-

MASKOTKA ZE SPADOCHRONEM.



Często oddziały wojskowe posiadały jako maskotki, które miały przynosić im szczęście, rozmaite zwierzęta, jak to małpy, koty, psy, węże. Na fotografji widzimy „maskotę" jednej z amerykańskich awiomatek t. j. okrętu-lotniska. Żywa kózka, nosi na grzbiecie czasem parasol, by wyglądać bardziej „bojowo".

ALBUM SAMOLOTÓW.



Rudlicki R. VIII Lublin (1928 r.)

Serja C (Polska).



Zalewski X (1928 r.)



Badanie płuc instr. spadochronowych.



Spadochron otwiera się..



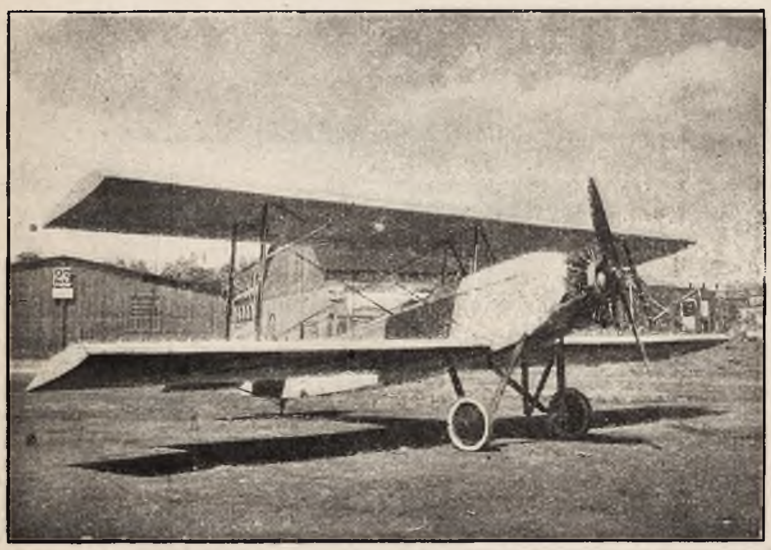
W chwilę po skoku.

szego skoku ze spadochronem p. Atherton: „Było to na lotnisku w Chanute; do ukończenia kursu mechaników pozostawało mi odbyć jeszcze parę skoków ze spadochronem. Dzień, w którym przypadł mój debiut, był bardzo wietrzny (szybkość wiatru 45 klm. na godz.); instruktor zdecydował się wysłać jednego z nas, aby namacalnie zbadać warunki. Wybór padł na mnie, jako najlżejszego. Wystartowaliśmy. Na pewnej wysokości pilot pochylił samolot i odwrócił głowę do mnie, szerokim uśmiechem zapraszając do skoku. Spojrzałem na dół i zrobiło mi się zimno: zobaczyłem wprost pod sobą cmentarz. Nie miałem odwagi, — prosiłem pilota, by leciał dalej — znowu pochylenie samolotu i... znowu inny cmentarz pod nogami. Przez kilka chwil lotu nie mogłem uzyskać równowagi, spojrzałem do lusterka, twarz moja miała kolor żółto-zielony, lub, jeśli kto woli, naodwrót.

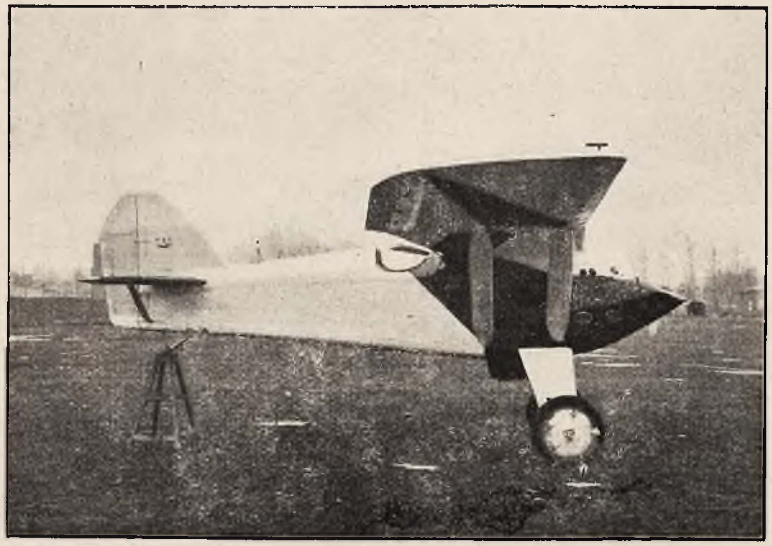
Nareszcie zdecydowałem się skoczyć, ale nie tak, jak każdy z nas sobie obiecywał... z rozmaitemi trickami. Natychmiast po wyskoczeniu pociągnąłem kółko spadochronu i wylądowałem szczęśliwie". Ciekawe, że p. A. przyzwyczaił się później do skoku ze spadochronem, natomiast nigdy nie miał dość odwagi, aby dać nurka na głębokiej wodzie, twierdząc, że jego nerwy nie wytrzymują tego.

8 listopada 1929 roku, Charles Broadwick, wynalazca spadochronu dla samolotów był świadkiem takiej sceny: kiedy samolot, pilotowany przez p. Mc. Keona znajdował się na odpowiedniej wysokości, p. Mc. Keon otworzył dwa spadochrony, umieszczone na końcach górnych płatów, które powinny pozwolić samolotom na lądowanie pionowo. Niestety, prawy spadochron odmówił i samolot wpadł w płaski korkociąg. Rozwinięty spadochron zaczął owijać się naokoło kadłuba i w pewnej chwili spowił go jakby całunem. Zamiast być zbawcą, spadochron stał się mordercą. P. Mc. Keon walczył jak dziki kot; po „pewnym" czasie obecni zobaczyli małą figurkę, wydrapującą na skrzydło; jeszcze chwila i skok. Na szczęście spadochron, który Mc. Kean miał na sobie, otworzył się, a był ku temu najwyższy czas, ziemia znajdowała się bowiem na odległości 200 metrów.

L. G.



Bartel szkolny (1928 — 29 r.).



P. Z. L. 1 (1930 r.)

CO SIĘ DZIEJE W ŚWIECIE LOTNICZYM



Nowy Minister Lotnictwa we Francji gen. Dénain

Po znanych rozruchach w Paryżu, które wywołały zmianę całego gabinetu i po desygnowaniu na Premjera p. Doumergue, stanowisko Ministra Lotnictwa objął generał Dénain, szef sztabu Armée de l'Air (lotnictwa wojskowego). Program reorganizacji lotnictwa francuskiego zapoczatkowany przez byłego ministra Cot'a, będzie prawdopodobnie utrzymany, gdyż generał Dénain był prawą ręką swego poprzednika. Generał Dénain jest pierwszym wojskowym, piastującym urząd ministra lotnictwa od czasu wojny. Stanowisko to w ciągu lat 15-tu znajdowało się w rękach cywilnych.

„Panama" lotnicza w U. S. A.

Dekretem prezydenta Roosevelt'a, zostały rozwiązane wszystkie umowy zawarte pomiędzy Ministerstwem Poczty a całym szeregiem towarzystw lotniczych. Obecny Minister Poczty p. Farley nadesłał list do Prezydenta senatu, w którym zaznacza, że „dotychczasowe kontrakty były zawarte dzięki rozmaitym zakulisowym machinacjom", i że „naczelny prokurator po osobistem zbadaniu stwierdził — kolizje z prawem — zawartych kontraktów". Rozwiązanie umowy nie oznacza oficjalnie unieruchomienia linij komunikacyjnych, lecz odebranie prawa przewożenia poczty i przesyłek, co wywołuje deficytowość eksploatacji. Do pełnienia pocztowej służby lotniczej zostało powołane wojsko, wyznaczono do tego celu 200 oficerów, 324 szeregowych i 122 samoloty. Na fotografji widzimy jeden z najnowszych transportowców lotniczych.

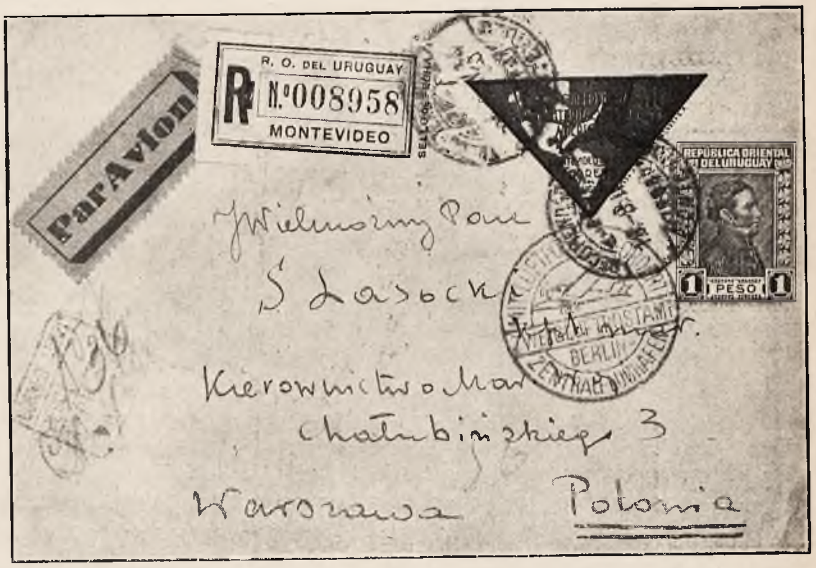
Społeczeństwo Ameryki jest bardzo zaniepokojone temi zarządzeniami, gdyż od dnia 14 lutego zginęło w wypadkach 8 oficerów z grupy przeznaczonej do pracy pocztowej.

Do stratosfery w otwartej gondoli.



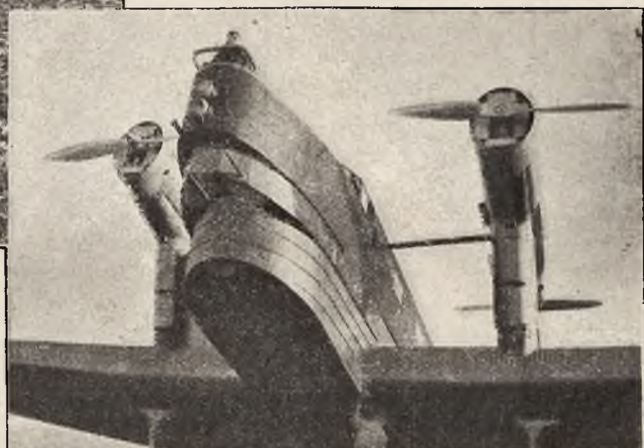
W Hiszpanji czynione są przygotowania do lotu stratosferycznego, który ma się odbyć w odróżnieniu do lotów dotychczasowych w otwartej gondoli. Stratonauta będzie miał na sobie skafander o wadze przeszło 150 kg, przyrządy zaś do oddychania będą ważyły około 300 kg. Start odbędzie się na wiosnę. Protektorat nad lotem objęło Towarzystwo Geograficzne Hiszpanji.

List z Montevideo do Warszawy (14 tys. klm.) dochodzi na trzeci dzień



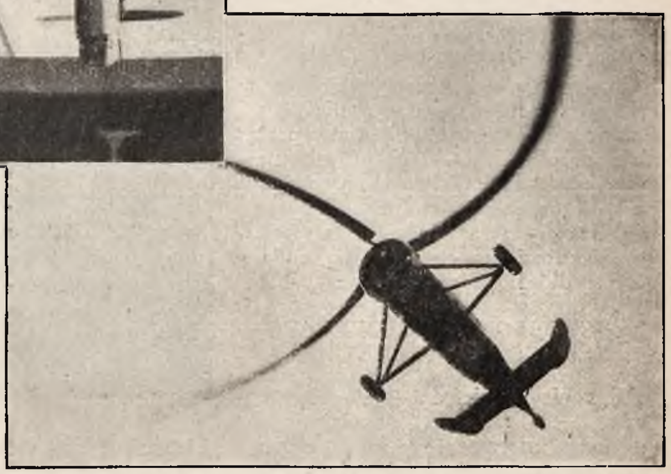
Lufthanza zrealizowała projekt stałej komunikacji pocztowo-lotniczej przez Atlantyk Południowy. Widzimy na fotografji kopertę listu wysłanego z Montevideo (stolica Urugwaju) w dniu 18 lutego, 20-go lutego list był w Marsylji, tegoż dnia w Berlinie, zaś 21-go doręczono go adresatowi w Warszawie. W najlepszych warunkach drogą wodną i lądową list ten wędrowałby dwa tygodnie. Świat maleje.





U góry: Olbrzymi transportowiec amerykański konstrukcji Sikorsky'ego nad New-Yorkiem. Obok: Najnowszy francuski samolot niszczycielski. U dołu: Bezskrzydłowe autożyro C. 30 w locie

Fotografja przedniej części samolotu. Jest to dolnopłat wykonany całkowicie z metalu. Potez 41 B. N. 5; 4 silniki Hispano-Suiza à 840 KM. ustawione w 2-ch grupach tandemowo; rozpiętość skrzydeł 38,5 m., długość 25 m.; waga z całkowitem wyposażeniem i bombami ok. 17 ton, szybkość na wysokości 4000 m. 320 klm/godz. Jest to szybkość bardzo znaczna. Ciężar własny (bez załogi i uzbrojenia) 8 ton.



Bez wielkiego wrażenia przeszedł przelot bez lądowania z Londynu do Paryża autożyra, konstrukcji zamieszkałego w Anglji hiszpana De la Cierva, był to pierwszy długi przelot maszyn tego rodzaju. Otóż w tych dniach na lotnisku w Villacoublay odbył się pokaz tej maszyny C—30. Nie posiada ona zupełnie skrzydeł Maszyna odrywała się od ziemi na dystansie równym podwójnej swej długości, lądowała bez wybiegu Olbrzymie wrażenie wywarł na obecnych widok, kiedy pasażer opuścił ze spokojnie utrzymującej się w powietrzu maszyny sznurek, a człowiek znajdujący się na dole umocował do niego walizkę, którą spokojnie wciągnięto do kabiny. To samo autożyro mogące nieruchomo tkwić w powietrzu, osiąga już dziś w locie poziomym 200 klm/godz. Pomimo licznych przeciwników zyskują te maszyny powoli uznanie. I tak w Ameryce stosuje je marynarka do korygowania artylerji okrętowej, Anglja zastąpiła niemi częściowo balony na uwięzi. Japonja wprowadza je również do armji.

Kronika Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwlotniczej

ZE SPRAWOZDANIA KOMITETU MIEJSKIEGO L. O. P. P. W INOWROCŁAWIU

Na terenie miasta Inowrocławia zrobiono wiele w kierunku rozwoju Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — dziś nieomal każdy piąty obywatel należy do L. O. P. P. Koroną działalności organizacyjno-propagandowej była organizacja „X-go Tygodnia L. O. P. P.", otwarcie „Muzeum Lotniczo-Gazowego", oraz poświęcenie i otwarcie lotniska, któremu łaskawie nadał swoje imię Pierwszy Marszałek Polski, Józef Piłsudski.

Komitet Miejski L. O. P. P. posiada następujące sekcje: lotniczą, gazową, modelarstwa lotniczego, budowy lotniska (dawniej „Komitet Budowy Lotniska"), prasową, wystawową, pozatem szereg innych sekcyj i komisyj, wyłonionych z okazji poświęcenia i otwarcia lotniska.

W roku ubiegłym założono 12 nowych miejscowych Kół L. O. P. P. Ogółem jest obecnie w Inowrocławiu 52 Koła, liczące razem 5.681 członków.

Z okazji 10-lecia L. O. P. P., rozrzucono rozmaite ulotki i plakaty, oraz w roku sprawozdawczym sprzedano około 400 broszur z dziedziny lotnictwa, obrony przeciwgazowej i t. p., po przystępnych cenach.

Wygłoszono wiele odczytów, przemówień i referatów, demonstrowano filmy i przezrocza.

W roku sprawozdawczym samoloty odwiedzały licznie miasto Inowrocław. Od wiosny do późnej jesieni, nieomal codziennie, przelatywały samoloty z rozmaitych pułków lotniczych oraz Aeroklubów w Polsce.

W dniu 24 września 1933 r., wylądowało na lotnisku z okazji poświęcenia i otwarcia Lotniska, około 25 samolotów wojskowych i cywilnych, w tem samolot pasażerski typu „Fokker".

Tegoż dnia popołudniu odbyły się wielkie pokazy lotnicze, w których brało udział dalszych 30 samolotów. Około 30.000 widzów przyglądało się pięknym ewolucjom samolotów z 4 pułku lotniczego.

Komitet usilnie zabiegał o utworzenie „Aeoroklubu na Kujawach", z siedzibą w Inowrocławiu, co też ostatecznie udało mu się przy dobrej woli i zainteresowaniu się szerszego obywatelstwa uskutecznić. Dawniejsza „Resursa Obywatelska" przekształciła się na „Aeroklub Kujawski", jako sekcja Aeroklubu Poznańskiego.

W czasie od 9 do 12 września 1933 r. odbyły się na terenie miasta i okolicy ćwiczenia z obrony przeciwlotniczej.

Komitet urządził w aptece pod Orłem przy Rynku, za zgodą właściciela, p. radcy miejskiego Reszkego sprzedaż masek przeciwgazowych, broszur i książek z dziedziny oplg. i t. p.

Dnia 21 maja 1933 r. odbył się marsz w maskach przeciwgazowych z orkiestrą uczniowską przez ulice miasta Inowrocławia, zorganizowany przez Koło Szkolne L. O. P. P. przy gimnazjum męskiem im. Jana Kasprowicza, pod kierownictwem p. prof. Aleksandra Gregorowicza. Marsz ten wywołał wielki entuzjazm i okazał się dodatnim środkiem propagandowym.

KURS OBRONY PRZECIWGAZOWEJ DLA KOBIET.

W poniedziałek, dn. 26-go b. m. o godz. 18-ej, rozpoczął się dziesięciogodzinny informacyjny kurs obrony przeciwgazowej dla kobiet, zorganizowany przez warszawskie koło kobiece L. O. P. P.

Wykłady odbywają się codziennie przez pięć dni od godziny 18-tej do 20-tej w lokalu koła, ul. Mokotowska 14 m. 16. Opłata za cały kurs wynosi 3.50 zł., dla członkiń L. O. P. P. — 1 zł. Informacyj udziela koło kobiece L. O. P. P., ul. Mokotowska 14 m. 16, tel. 9-02-16, w godzinach od 9 do 14-ej i od 17 do 19-ej, w soboty do godz. 13-ej.

GIMNAZJALNE KOŁO LOPP W TURCE NAD STRYJEM.

Wielkie zainteresowanie zagadnieniami teoretycznemi, znalazło swój wyraz w szeregu referatów uczniowskich o obronie lotniczej i przeciwgazowej, wygłaszanych na zebraniach w Czytelni i Kółka Fizycznego.

KURS O. P. G. III KLASY DLA SŁUŻBY ODKAŻAJĄCEJ W TURCE N. B.

Staraniem Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Turce nad Stryjem Województwa Lwowskiego, został przeprowadzony Kurs III kategorji dla służby odkażającej. Kurs rozpoczął się dnia 2 grudnia 1933 r., trwał do dnia 11 stycznia 1934 r.

W kursie wzięło udział 19 słuchaczy, w tem członkowie Ochotniczej Straży Pożarnej oraz Oddziału Związku Strzeleckiego Turczańskiego.

Dnia 12 stycznia 1934 r. o godzinie 10 rano odbyły się ćwiczenia w terenie zagazowanym dla pokazania ludności cywilnej grozy wojny lotniczo-gazowej, następnie o godzinie 13-ej, w sali Starostwa powiatowego turczańskiego nastąpiła uroczystość rozdania świadectw z ukończenia kursu.

DEKORACJE W ŁODZI.

W dniu 21 stycznia b. r., w siedzibie Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Łodzi, odbyła się uroczystość dekoracji osób, odznaczonych odznaką honorową L. O. P. P., za specjalne zasługi, położone dla rozwoju organizacji.

Dekoracji dokonał Prezes Zarządu Okręgu Wojew. L. O. P. P., p. mec. Alfred Biłyk.

Odznaczeni zostali:

Inż. dr. Henryk Broniatowski — Pabjanice płk. dypl. Eugenjusz Chilarski — Łódź, mgr. Władysław Crzanowski — Kalisz, prokurent Władysław Czerny—Tomaszów Maz., inż. Mikołaj Dziedzicki — Łódź, insp. P. P. Anatoljusz Elsesser - Niedzielski — Łódź, dyr. Jan Drozd-Gierymski — Piotrków, Zygmunt Hoppe — Koło, dyr. Antoni Idźkowski — Łódź, dyr. Józef Jabłkowski — Łódź, Edward Jaroszewski — Ozorków, kpt. Jan Jaworski — Konin, notarjusz Józef Kasperkiewicz — Pabjanice, Wacław Kawecki — Czarnocin, Roman Kierzkowski — Łódź, inż. Jan Kloczkowski — Łódź, mgr. Antoni Korzeniowski — Piotrków, sędzia Henryk Konarzewski — Łódź, Bolesław Kowalski — Sieradz, Jan Kowalski — Tomaszów Maz., Otton Krauze — Łódź, Władysław Lenard — Piętek starosta Kazimierz Łazarski — Łask, kpt. Ludomir Marcinkowski — Łódź, Jan Michalak — Turek, prokurator dr. Jan Markowski — Lublin, sędzia Józef Moldenhawer — Piotrków, inż. Zygmunt Nowiński — Zgierz, starosta Henryk Ostaszewski — Kalisz, mec. Stanisław Pawłowski — Łódź, dr. Maksymiljan Popper — Tuliszków, Karol Przesmycki—Łódź, dyr. Paweł Rundo — Łódź, notarjusz Aleksy Rżewski — Łódź, prof Kazimierz Sadłowski—Tomaszów Maz., Helena Salska—Pabjanice, Tadeusz Skrętny — Kalisz, sędzia Bazyli Sławin — Konin, starosta Ignacy Strzemiński — Piotrków, Alwin Szeffel—Łęczyca, ks biskup Wincenty Tymieniecki—Łódź dyr. Józef Wolczyński — Łódź, inż. Mieczysław Wolczyński — Łódź, generał Józef Olszyna - Wilczyński — Łódź, inż. Stanisław Wrede — Łódź, por. Lucjan Zajączkowski — Łódź, prezyd. Leopold Zajączkowski — Zgierz, dyr. Stanisław Zimiński — Łódź, prof. Stanisław Żegocki — Tomaszów Maz., Dr. Stanisław Żółkowski — Łęczyca, płk. S. Żuprański — Kalisz.

Z DZIAŁALNOŚCI KOMITETU MORSKIEGO



Staraniem Komitetu L. O. P. P. w Gdyni, otwarto kurs szybownictwa. Na fotografji — plakaty propagandowe.

EGZAMIN O. P. G. W ROZDOLE N. DN.

Dnia 16 stycznia 1934 r., o godz. 11-ej, w sali Zarządu miejskiego, przeprowadzony został egzamin z odbytego kursu dla służby odkażającej w Rozdole, w obecności delegata Wojew. Kom. L. O. P. P. ze Stanisławowa.

Do egzaminu zasiadło 22 kursistów, którzy wykazali dobry postęp i opanowanie materjału, który był wykładany na kursie przez 55 godzin.

BUSKO — ZDRÓJ. NOWE KOŁO ŻYDWSKIE L. O. P. P.

Staraniem Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Busku — Zdroju Instruktor Powiatowy OPLG., p. Mieczysław Dobrowolny, wygłosił w N. Korczynie dla licznych słuchaczy w domu modlitwy odczyt o niebezpieczeństwie wojny lotniczo-gazowej oraz o celach i zadaniach L. O. P. P., na skutek czego przy wydatnej pomocy Przewodniczącego Gminy Wyzn. Żydowskiej zostało zawiązane w N. Korczynie Żydowskie Koło L. O. P. P., do którego zapisało się 15 członków rzeczywistych i 20 wspierających.



20,000 LAT TEMU...

Człowiek współczesny ma to do siebie, że lubi walić wszelkie zło — na karb innych, wszelkie zaś dobro przypisywać sobie. Naśladowców Sokratesa, zdających sobie sprawę z niedoskonałości własnego umysłu jest coraz mniej, za to półmędrcy, dumnie rozprawiający o zdobyczach geniuszu ludzkiego spotykają się na każdym rogu ulicy. O „wczoraj" i „onegdaj" mówimy niechętnie i z pobłażliwym uśmiechem wyższości. My, cywilizowani europejczycy, raczej wolimy przyznać się do małpich prapraojców, niż dopuścić, że mieliśmy przodków mądrzejszych od siebie. Nie mówiąc już o tem, że z tytułu braku barwnika w skórze czujemy się powołani do uszczęśliwiania swemi rządami „kolorowej dziczy".

Żółty, popielaty, lub czerwony kolor skóry, to dla przeciętnego europejczyka prawie to samo, co czarny, lecz zgoła co innego, niż biały.

— Bo i cóż tacy kolorowi, jeden z drugim widzieli? Ani samolotu, ani kas chorych, ani radjo...

A tymczasem...

W Hindostonie, w Ayhodya, zeszłego roku „wynaleźli" archeolodzy stare manuskrypty. Że pochodzą one z przed kilkudziesięciu wieków przed Narodzeniem Chrystusa, ustalono z całą pewnością. Że opiewają dzieje jeszcze dawniejsze, nie ulega również wątpliwości. Że zawierają prawdę — co do tego, zdania uczonych są jeszcze podzielone, wszelako opinja, że są to kroniki, nie zaś bajki wschodu, zyskuje coraz więcej zwolenników.

Pergaminy chińskie, na których dopiero niedawno, po licznych rewolucjach, spoczęło oko białego badacza, potwierdzają wiadomości, zawarte w manuskryptach hinduskich.

Z tych prastarych dokumentów dowiadujemy się, że ludzie latali. I to dawno. Może 10, a może nawet i 20 tysięcy lat przed Dedalem.

Starotestamentowy Adam, jeśli wierzyć jego potomkom, żyjącym podług własnego mniemania, w roku 5694, nie był również jeszcze stworzony.

Z materjału, odczytanego dotąd wynikałoby, że latano na aparatach cięższych od powietrza, maszynach pewnych, bezpiecznych i komfortowych.

Energję czerpano z atmosfery w jakiś sposób niesłychanie prosty. Przetwarzała się ona w siłę, poruszającą wozy niebieskie, wskutek rozprężania się jakiejś materji z komory do komory.

Czy był to rodzaj dzisiejszej turbiny gazowej, czy wykorzystanie prądów termicznych, czy istniało jakieś nieznane dziś źródło energji elektrycznej — nie wiemy.

Kronikarz pisze o latających wozach tak, jak do niedawna pisali o lotnictwie współcześni dziennikarze.

Dowadujemy się więc, że starożytne samoloty miały kilka pokoi, były umajone kwieciem i były pięknie malowane, a w locie wydawały monotonny, melodyjny dźwięk.

Odległości, które przebywano i o których wspominają manuskrypty, wynosiły dwa do pięciu tysięcy kilometrów.

Latano nietylko dla celów turystycznych, lecz podobnie, jak dziś, łącząc przyjemne z pożytecznem, rzucano bomby i gnębiono nieprzyjaciół.

Z niektórych ustępów pisma dowiadujemy się, że nie tylko same „bomby" wydawały huk, ale raz po raz grom i płomień powstawał przy wypuszczeniu na wroga jakowychś pocisków.

Posłuchajmy, co pisze Amerykanin, James Churchward, znany pisarz i ceniony badacz starożytności, w swojem dziele p. t. „Dzieci Mu" („The Children of Mu", wydawnictwo Iwes Washburn, N. York), gdzie przytacza dosłowne tłumaczenia tekstów kronik hinduskich).

> **„o brzasku Rahma wsiadł do wozu niebieskiego, który Parpaka nadesłał mu przez Wiwprzanda. Wóz stał gotowy do drogi. Poruszał się sam, był duży i pięknie malowany, posiadał dwa piętra i wiele pokoi z oknami. Był przystrojony flagami i girlandami i wydawał jednostajny, miłe łechcący ucho, dźwięk podczas podróży".**

Inny urywek:

> **„Rawan, król Ceylonu przelatywał nad wojskiem wroga i rzucał bomby, wydając huk, przez co powodował dużo strachu. Ale Rawan został schwytany i zabity, a jego latający wóz wpadł w ręce dowódcy hinduskiego Ram-Chandra, który odbył lotem całą drogę z powrotem do swojej stolicy Adiudhia na północy".**

Wynikałoby z tego urywku, że przeleciał nad całym półwyspem Hinduskim (t. j. ponad 6.000 klm.).

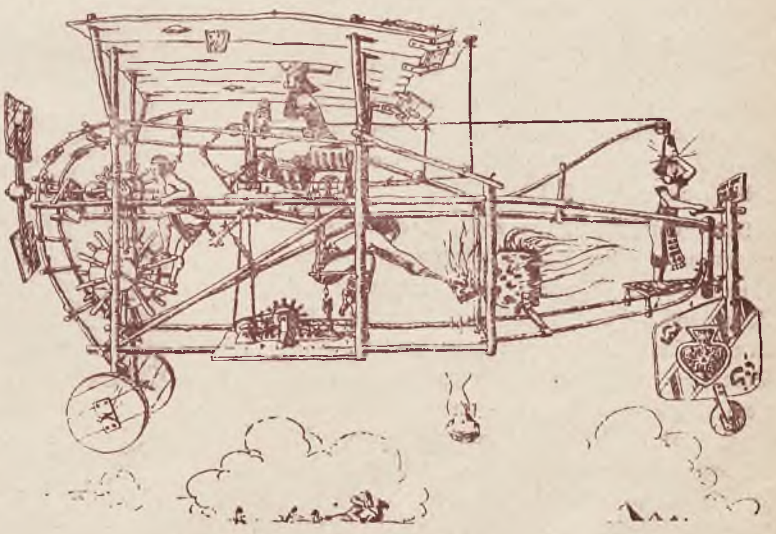
Zadamy sobie teraz trud wzięcia do ręki hinduskich kronik Maha Bharata (pisane zaledwie tysiąc lat przed Chrystusem), których autentyczności nikt nie kwestjonuje i które tłumaczono na wiele języków europejskich. Przekonamy się z nich, że wiele wiadomości (czy legend), o dawnych władcach Hindostanu znajduje potwierdzenie.

Że lotnictwo nie było w starożytności sportem popularnym, widzimy jasno z opisów.

Tajemnica budowy samolotów i posługiwania się niemi, były w rękach panujących. Strzegli oni zazdrośnie swej wiedzy przed poddanymi. Czasem natomiast ofiarowywali wozy latające lub sposoby ich budowy zaprzyjaźnionym władcom.

Co wpłynęło na to, że wozy latające zniknęły z naszego globu na tak długi okres czasu? Rewolucje, wojny, zarazy, potop, czy inne kataklizmy — trudno odpowiedzieć.

A może te wszystkie dokumenty, to wytwór wyobraźni jakiegoś Jules Vernea hinduskiego? Przykre jest poczucie własnej ignorancji, również nie łatwo jest pocieszyć się myślą, iż cała władza naszej epoki nie sięga tak daleko, by ze stanowczością stwierdzić, że jest tak, lub inaczej. W każdym razie przyznać musimy, że albo na kilkadziesiąt wieków przed Chrystusem genjalnie przewidywano możliwości latania, albo też na kilkanaście tysięcy lat przed naszą erą latano i to, być może, w sposób taki, o którym my dopiero marzymy. **(7. 133).**



SZYBOWCOWE REFLEKSJE Z POBYTU NA WĘGRZECH



Szybownictwo polskie znane już jest zagranicy z jego wyczynów ostatnich lat.

Mieliśmy jednakże dopiero dwa razy sposobność zaprezentowania obcym dorobku naszego lotnictwa bezsilnikowego.

Pierwszy „wypad" — to udział polskiej ekipy w zawodach szybowcowych w Rhön w roku 1932. Tak konstrukcje inż. Grzeszczyka, jak postawa i wyczyny pilotów, zjednały nam wówczas uznanie i szacunek wszystkich uczestników.

Drugim występem na arenie międzynarodowej była Harcerska Wyprawa Szybowcowa na IV Wszechświatowy Zlot Skautów do Gödöllö na Węgrzech w 1933 r.

Trzecia impreza, w której mieliśmy wziąć udział w r. ub., i do której starannie przygotowana była nasza ekipa, — to Zawody Międzynarodowe w Rhön. Niestety, z powodu zgłoszenia się tylko dwóch państw (Polska i Niemcy), zawody odwołano.

Występ harcerzy-szybowników w Gödöllö był omawiany już na łamach „Lotu" — tutaj pragnę tylko podzielić się z czytelnikami wrażeniami z pobytu na Węgrzech, dotyczącemi szybownictwa Węgierskiego i zbliżenia szybowcowego polsko-węgierskiego.

W początkach swego istnienia, szybownictwo węgierskie, jak zresztą wszystkich prawie krajów, korzystało całkowicie z pomocy i wzorów niemieckich. Pierwsi piloci węgierscy są szkoleni na Wasserkuppe, tabor składa się doniedawna z szybowców tylko niemieckich, metody szkolenia też żywcem są wzięte od „mistrzów".

Tak było w 1929 roku.

Dziś Węgrzy stopniowo uniezależniają się od obcych. Mają przedewszystkiem szybowce własnej konstrukcji — dotychczas jedynie rasowe. (Szkolny tabor pozostał całkowicie niemiecki).

Dla zobrazowania „szczytów" węgierskiego szybownictwa, podam ich przegląd wraz z ustanowionemi przez nie rekordami: 1) „Karakan" — konstrukcji inż. Rotter'a. Do niego należą 2 rekordy: odległość w linji prostej — 84,8 km. i wysokość nad poziomem startu — 1840 m. — oba ustanowione przez inż. Rotter'a w jednym locie, 2) „Gyöngyös 33" — konstrukcji inż. Zoltan'a. Na nim Arpád Molnar ustanawia rekord długotrwałości lotu — 10 h 7 m. 3) „Szent György" — konstrukcji „króla węgierskich modelarzy" — Schwahnlay'a — poszczycić się może rasowością wyczynów, mimo małej rozpiętości (10 m.) i lekkości (ok. 50 kg.)

Pracę szybowcową uprawiają na Węgrzech organizacje prywatne, zupełnie przez rząd niesubsydjowane, więc szkolenie odbywa się w powolnem tempie i w dość trudnych warunkach.

Loty odbywają się najczęściej w niedziele i święta (temu sprzyja położenie szybowisk blisko miast np. Budaörs, najstarsze szybowisko — 13 km. od centrum Budapesztu, Harmashotàr — w samej stolicy).

Na małą intensywność szkolenia wpływa również brak wielu udogodnień startowych, jak wózki, konie, a przedewszystkiem brak płatnej obsługi startowej.

W warunkach tych pracuje na terenie Węgier obecnie 12 organizacyj szybowcowych, w tem 4 skautowskie i 3 jako sekcje M. O. V. E. (Związku Obrony Węgier).

Sprzęt ich składa się z 53 szybowców — w tem 13 rasowych i przejściowych.

Ilość pilotów posiadających kat. C — wynosi 22.

Praca poszczególnych kół kieruje Wydział Szybowcowy Aeroklubu Węgier (M. A. S.), którego prezesem jest wielce zasłużony pionier szybownictwa węgierskiego, ppłk. Mathias Bernard.

Do kompetencji Wydziału należą m. in. kontrola budowy szybowców, mianowanie instruktorów i kwalifikowanie terenów.

Refleksje powyższe na temat węgierskiego szybownictwa skreśliłem dla zadokumentowania łączości, jaka istnieje między szybownikami obu krajów. Węzłów przyjaźni, zadzierzgniętych między nami nie zerwało zakończenie Zlotu.

Węgrzy, jako gospodarze i towarzysze codziennych prac lotniczo-obozowych, pozostawili jaknajlepsze i niezatarte wspomnienia.

Specjalnie poważny charakter stosunkom polsko-węgierskim nadał fakt wizytacji naszej wyprawy w Gödöllö przez inż. Grzeszczyka z ramienia sportowo-lotniczych władz.

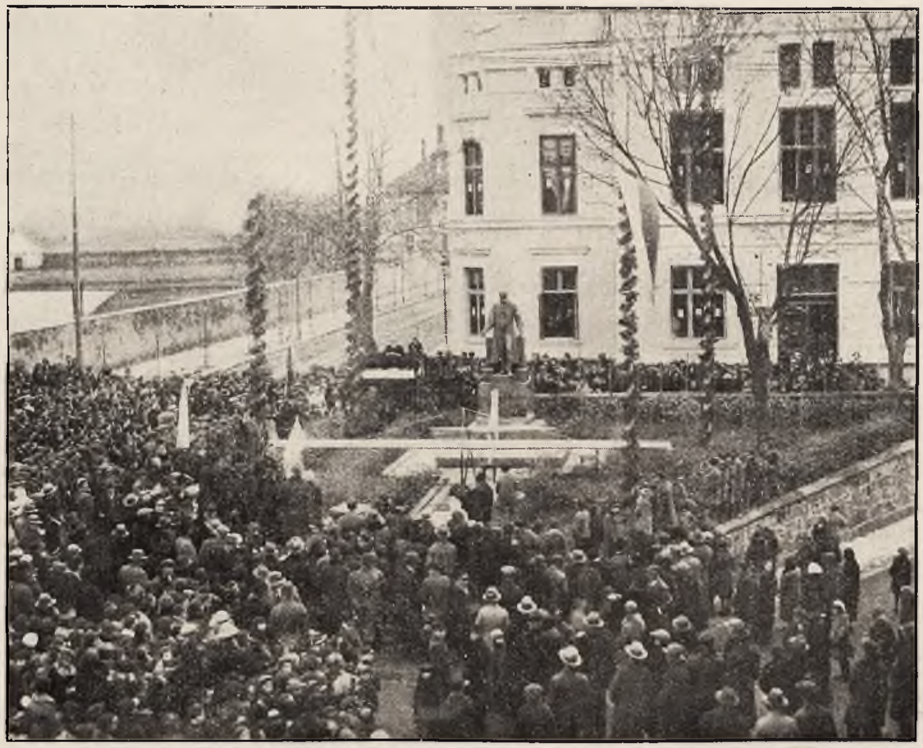
Wizyta inż. Grzeszczyka i jego zbliżenie z władzami węgierskiego szybownictwa była przez nich należycie oceniona i nadzwyczaj mile widziana.

W wyniku pobytu w Gödöllö zostaliśmy zaproszeni na lato b. r. do Węgier dla spróbowania lotów żaglowych nad pusztą. Specjalnie korzystne warunki tam panujące, mogą dać naszym pilotom dużo doświadczenia.

Przyczyni się to również znakomicie dalszej propagandzie naszego lotnictwa bezsilnikowego zagranicą.

W związku ze zbliżającym się sezonem, czas już pomyśleć o pracach przygotowawczych, aby wyprawa na Węgry mogła dojść do skutku. **St. Piątkowski.**

UROCZYSTOŚĆ POŚWIĘCENIA SZYBOWCA L. O. P. P. W KROŚNIE.



Zdjęcie nasze przedstawia poświęcenie szybowca Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, oraz wręczenie odznaczeń działaczom L. O. P. P. – Przemówienie inż. Pirgo na placu przed pomnikiem gen. Sowińskiego.

Projekt zaopatrzenia ludności cywilnej w maski przeciwgazowe

Uwagi ogólne.

Kwestja zaopatrzenia ludności cywilnej w maski przeciwgazowe nie została dotychczas w żadnem Państwie należycie rozwiązana, ze względów natury organizacyjnej i technicznej.

U nas w kraju, zaopatrzenie ludności cywilnej w sprzęt obrony indywidualnej spoczywa w rękach L. O. P. P. i narazie ogranicza się do sprzedaży masek przeciwgazowych za gotówkę. Sposób ten, jako system zaopatrzenia ludności cywilnej w sprzęt obrony przeciwgazowej nie rozwiązuje bynajmniej tego tak ważnego zagadnienia dla obrony Państwa.

Ograniczenie się li tylko do sprzedaży masek bez możności sprawdzania ich stanu używalności nie zapewni nigdy należytej obrony na wypadek napadu lotniczo-gazowego.

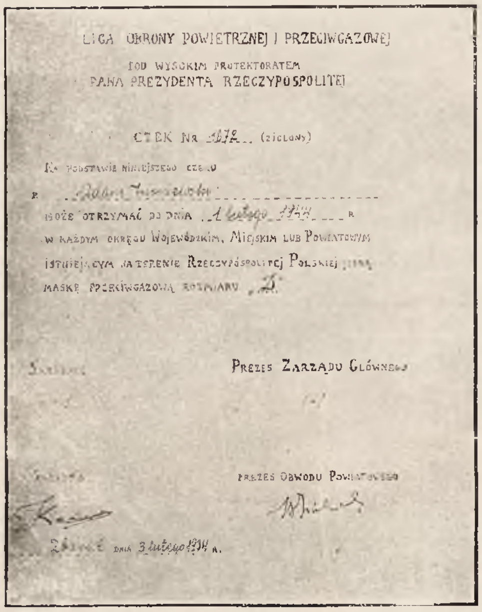
Liga, posługując się nadal metodami dotychczas stosowanemi, nie może zagwarantować, że maska sprzedana, będąc w większości wypadków przechowywana w warunkach nieodpowiednich, będzie po kilku latach zdatna do użytku. To też Liga może spotkać się w przyszłości z zarzutem, że nie poinfomowała należycie tych właśnie obywateli, którzy pierwsi nabyli maski przeciwgazowe!

Dziś tylko jednostki kupują maski. Społeczeństwo nasze jest jeszcze mało świadome konieczności posiadania przez każdego obywatela sprzętu przeciwgazowego dla obrony indywidualnej, bez względu na to, czy napad lotniczo-gazowy nastąpi jutro, czy też za lat dwadzieścia!

Wobec ważności zadania, jakie ma spełnić Liga w obronie kraju, jest jej pierwszym obowiązkiem ułatwić szerszym warstwom ludności nabywanie masek na warunkach dogodnych i zapewniających to, że sprzedana maska w przeciągu szeregu lat może dać należytą gwarancję bezpieczeństwa. Powyższe możemy uzyskać:

a) sprzedając maski na długoterminowe spłaty,

b) umożliwiając pozostawienie nabytej maski w L. O. P. P., jako depozytu i pod warunkiem, że zdeponowaną maskę właściciel może otrzymać na każde żądanie zpowrotem w każdym Komitecie Miejskim lub Powiatowym, istniejącym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.



LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
POD WYSOKIM PROTEKTORATEM
PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

CZEK Nr 1078 (ZIELONY)

NA PODSTAWIE NINIEJSZEGO CZEKU

P. ...

MOŻE OTRZYMAĆ DO DNIA 1 lutego 19.. R.

W KAŻDYM OKRĘGU WOJEWÓDZKIM, MIEJSKIM LUB POWIATOWYM ISTNIEJĄCYM NA TERENIE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ ... MASKĘ PRZECIWGAZOWĄ ROZMIARU „2"

PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO

PREZES OBWODU POWIATOWEGO

... DNIA 3 lutego 1934 R.

Czek na maskę.

Ze względu na ważność tematu artykuł ten umieszczony jest celem wywołania dyskusji. Spodziewamy się licznych głosów w tej sprawie. *Redakcja.*

PROJEKT.

Ogólny zarys projektu.

1) Każdy obywatel Rzeczypospolitej Polskiej lub osoba prawna uznana na terytorjum Rzeczypospolitej może nabywać w Lidze maski przeciwgazowe, spłacając należność w 10-ciu 1, 2, 3, 6, lub 12-tu miesięcznych ratach po 2 zł. każda.

2) Kupujący maskę przeciwgazową na raty po uiszczeniu całkowitej należności i po upływie terminu, ustalonego dla wpłaty jednej raty (1, 2, 3, 4, 6, lub 12 miesięcy) otrzymuje maskę przeciwgazową, którą może zabrać lub pozostawić w Lidze na przechowanie do 10 lat.

3) Przyjmowanie wpłat i wydawanie masek uskuteczniają wszystkie Komitety Miejskie i Powiatowe bez różnicy, w którym Komitecie została wpłacona pierwsza rata.

4) Członkowie honorowi, dożywotni i rzeczywiści otrzymują maski przeciwgazowe bezpłatnie:

dotychczasowi członkowie honorowi niezwłocznie, przyszli członkowie przy wręczeniu dyplomu członka honorowego,

członkowie dożywotni przy wpłacie jednorazowej składki w kwocie zł. 150,

członkowie rzeczywiści po 10-ciu latach **regularnego** wpłacania składek członkowskich.

5) Liga stwarza specjalny fundusz „obrony przeciwgazowej".

6) Sprzedaż masek przeciwgazowych na raty zostaje ujednostajniona dla wszystkich Komitetów Wojewódzkich i wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1934 roku.

I. SPRZEDAŻ MASEK NA RATY.

1) Maski są sprzedawane na 10 rat po 2 zł. każda.

2) Raty mogą być jednomiesięczne, dwumiesięczne, kwartalne, półroczne i roczne.

3) Wpłaty rat przyjmują wszystkie Komitety Miejskie i Powiatowe bez różnicy, w którym Komitecie została uiszczona pierwsza rata.

4) Nabywając maskę na spłaty ratalne, kupujący otrzymuje specjalną książeczkę, w której dany Komitet potwierdza odbiór wpłaconej raty.

Naklejanie znaczków 2 zł. nie jest praktyczne, ponieważ umożliwia (np. przy mobilizacji), zakupienie większej ilośc znaczków, celem natychmastowego otrzymania maski, co może wprowadzić dezorganizację w ewidencji sprzętu, posiadanego przez odnośne Komitety.

5) Nie uiszczenie dwu kolejnych rat pociąga za sobą utratę uprzednio wpłaconych.

6) Członkowie rzeczywiści po opłaceniu rocznej składki członkowskiej i wykazaniu się legitymacją członkowską otrzymują książeczkę „spłat ratalnych" (załącznik Nr. I), w której rokrocznie potwierdza się wpłacenie jednej raty, którą za członka wpłaca odnośny Komitet na fundusz Obrony przeciwgazowej.

7) o wpłaceniu ostatniej raty właściciel „książeczki wpłat ratalnych" otrzymuje czek koloru zielonego, uprawniający do otrzymania maski przeciwgazowej po upływie czasu równego wpłacanej racie (1, 2, 3, 6 lub 12 miesięcy) o ile Liga nie będzie mogła dostarczyć maski w terminie wcześniejszym.

8) Czeki koloru zielonego są wystawione przez Zarząd Główny Ligi i honorowane przez wszystkie Komitety Wojewódzkie, Dyrekcyjne, Miejskie i Powiatowe istniejące na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Czek jest ważny w przeciągu 10-ciu lat.

9) Maska nie odebrana w przeciągu 10-ciu lat od daty wystawienia czeku przechodzi na własność Ligi.

10) Liga posiada sprzęt obrony przeciwgazowej (maski i zestawy dla drużyn odkażających).

11) Czeki zielone, są zabezpieczone sprzętem przeciwgazowym, który znajduje się w ewidencji Zarządu Głównego. Sprzęt przeciwgazowy zostaje przydzielany Komitetom Wojewódzkim, Dyrekcyjnym stopniowo w okresie 10-cio letnim i w ilości, odpowiadającej ilości wydanych czeków.

12) Stopniowy przydział sprzętu przeciwgazowego ustala Zarząd Główny na podstawie raportów Wojewódzkich Inspektorów O. P. L. G.

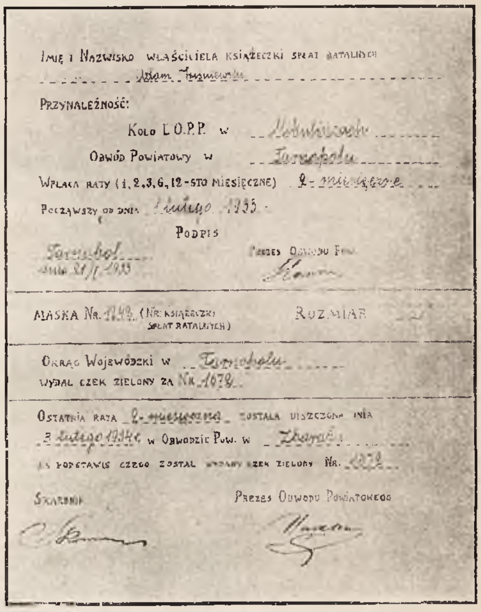
13) Komitety Wojewódzkie, Dyrekcyjne posiadają sprzęt „użytku bieżącego", który zostaje zasilany (zakupywany przez odnośne Komitety Wojewódzkie, Dyrekcyjne w miarę konieczności i potrzeb lokalnych z zapasów sprzętu przeciwgazowego, przydzielonego przez Zarząd Główny. W ten sposób zostaje rozwiązana kwestja zaopatrzenia Komitetów Wojewódzkich i Dyrekcyjnych w ćwiczebny sprzęt z obrony przeciwgazowej.

14) Komitety Miejskie i Powiatowe prowadzą specjalne książeczki (załącznik Nr. 4) z ewidencja ilości płatników i wpłaconych przez nich kwot, oraz nadsyłają miesięczne raporty do Komitetów Wojewódzkich.

II. FUNDUSZ OBRONY PRZECIWGAZOWEJ.

1) Liga stwarza specjalny fundusz „obrony przeciwgazowej", który ma na celu zabezpieczenie zobowiązań zaciągniętych przez Ligę względem społeczeństwa.

2) Fundusz „obrony przeciwgazowej"



IMIĘ I NAZWISKO WŁAŚCICIELA KSIĄŻECZKI SPŁAT RATALNYCH

PRZYNALEŻNOŚĆ:

KOŁO L.O.P.P. w ...

OBWÓD POWIATOWY w Tarnopolu

WPŁATA RATY (1, 2, 3, 6, 12-STO MIESIĘCZNE) 2-miesięczne

POCZĄWSZY OD DNIA 1 lutego 1933

PODPIS

PREZES OBWODU POW.

MASKA Nr. ... (Nr. KSIĄŻECZKI SPŁAT RATALNYCH) ROZMIAR

OKRĄG WOJEWÓDZKI w Tarnopolu

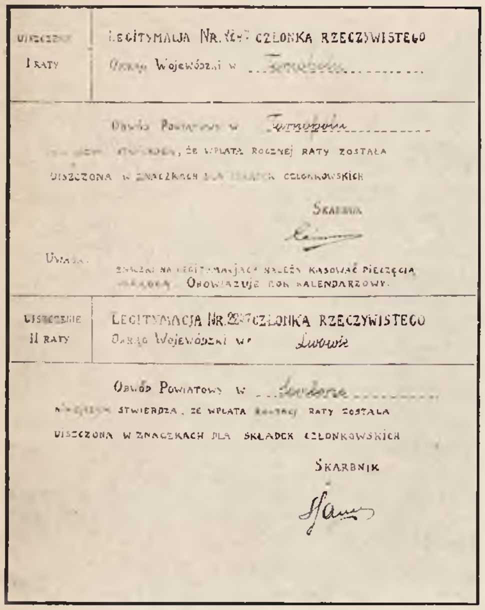
WYDAŁ CZEK ZIELONY ZA Nr. 1078

OSTATNIA RATA 2-miesięczna ZOSTAŁA UISZCZONA DNIA 3 lutego 1934 w OBWODZIE POW. w ...

NA PODSTAWIE CZEGO ZOSTAŁ WYDANY CZEK ZIELONY Nr. 1078

SKARBNIK PREZES OBWODU POWIATOWEGO

Asygnata na maskę.


UISZCZENIE I RATY
LEGITYMACJA NR. CZŁONKA RZECZYWISTEGO
Okręg Wojewódzki w ....

Obwód Powiatowy w ....
stwierdza, że wpłata rocznej raty została
uiszczona w znaczkach dla składek członkowskich
SKARBNIK

Uwaga: znaczki na legitymacji należy kasować pieczęcią
Obowiązuje rok kalendarzowy.

UISZCZENIE II RATY
LEGITYMACJA NR. CZŁONKA RZECZYWISTEGO
Okręg Wojewódzki w Lwowie

Obwód Powiatowy w ....
stwierdza, że wpłata rocznej raty została
uiszczona w znaczkach dla składek członkowskich
SKARBNIK

Legitymacja członkowska.

składa się z kapitałów: zakładowego, rezerwowego i obrotowego:

a) kapitał zakładowy zł. 60.000 (wszystkie Komitety Wojewódzkie i Dyrekcyjne wpłacają po 3.000 zł. jednorazowo). Kapitał zakładowy jest nienaruszalny.

b) kapitał rezerwowy powstaje z procentów od kapitału zakładowego (po 10-ciu latach, przy oprocentowaniu 6% w stosunku rocznym kapitał rezerwowy będzie wynosił 95.129 zł. 88 gr.).

c) kapitał obrotowy składa się z kwot przekazywanych przez Komitety Wojewódzkie:

1) za maski sprzedawane na raty.

2) za maski, które będą rozdawane bezpłatnie członkom rzeczywistym L. O. P. P. zgodnie z § 6 art. 1 niniejszego projektu.

3) Fundusz „obrony przeciwgazowej" jest zdeponowany w P. K. O. w Warszawie.

4) Funduszem „obrony przeciwgazowej" dysponuje Zarząd Główny L. O. P. P. i może go wydatkować:

a) na zakup masek przeciwgazowych,

b) na zakup sprzętu przeciwgazowego.

III. KORZYŚCI LIGI.

Wprowadzenie w życie projektu sprzedaży masek na raty da Lidze znaczne korzyści tak moralne, jak i materjalne, a w szczególności:

1) wzbudzi świadomość wśród społeczeństwa, że Liga zaopatruje bezpłatnie w maski przeciwgazowe członków rzeczywistych, wpłacających regularnie składki członkowskie,

2) zmusi do regularnego wpłacania składek członkowskich i zwiększy ilość członków rzeczywistych.

3) zabezpieczy i zagwarantuje członkom Ligi należytą konserwację masek przeciwgazowych,

4) da możność otrzymania maski najświeższej konstrukcji,

5) pozwoli Lidze obracać ogromnemi kwotami, z których tylko same procenty dadzą tak znaczne dochody, że umożliwią bezpłatne zaopatrzenie członków Ligi w maski przeciwgazowe.

U w a g i   k o ń c o w e.

Na pierwszy rzut oka wydaje się, że przyznanie członkom rzeczywistym prawa bezpłatnego otrzymania masek przeciwgazowych po 10-ciu latach regularnego opłacania składek członkowskich, jest tylko zamaskowanem obniżeniem składki członkowskiej.

Jednakże tak nie jest. Po głębszej analizie projektu, musimy przyjść do przekonania, że Liga, rozdając bezpłatnie maski przeciwgazowe, nietylko nie narusza sum, przekazanych na fundusz „obrony przeciwgazowej", lecz odwrotnie jeszcze zarabia (dochód z %) (w zależności od ceny maski) na każdym członku rzeczywistym, któremu wyda maskę przeciwgazową bezpłatnie!

Możliwość osiągnięcia powyższego uzasadnić można w sposób następujący:

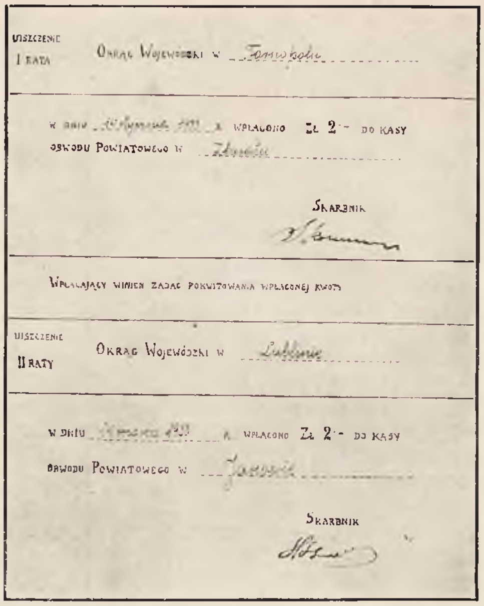
a) długoterminowością spłat (w przeciągu 10 lat);

b) stopniowem zaopatrzeniem Komitetów Wojewódzkich i Dyrekcyjnych w sprzęt przeciwgazowy (w terminie do 10 lat);

c) różnicą, powstałą między ceną kupna i sprzedażą maski przeciwgazowej.

Dla wyjaśnienia przytoczę następujący przykład:

Komitet posiada 100 członków rzeczywistych, którzy po 10-ciu latach otrzymują maskę bezpłatnie.


UISZCZENIE I RATA
Okręg Wojewódzki w ....

w dniu .... r. wpłacono Zł 2.— do kasy
obwodu Powiatowego w ....
SKARBNIK

Wpłacający winien żądać pokwitowania wpłaconej kwoty

UISZCZENIE II RATY
Okręg Wojewódzki w ....

w dniu .... r. wpłacono Zł 2.— do kasy
obwodu Powiatowego w ....
SKARBNIK

Pokwitowanie wpłaty.

Wpłacając w przeciągu 10-ciu lat po 2 zł. rocznie od każdego członka, przy oprocentowaniu wkładów 6% w stosunku rocznym, uzyskamy:

$2 \times 100 \times 10 + \%\% =$ **2.767 zł. 68 gr.**

Ponieważ przydział masek przeciwgazowych, jako sprzętu kategorji „Mob" ma nastąpić stopniowo i w okresie następnych 10-ciu lat, czyli innemi słowy Komitet będzie przydzielał rocznie przeciętnie po 10 masek, oraz przyjmując, że cena pojedyńczej maski wnosi maximum 15 zł., otrzymamy:

dochód z %% od kapitału 2.767 zł. 68 gr. w przeciągu 1 roku	166 zł. 0,6 gr
koszta zaopatrzenia (10 masek po 15 zł)	150 zł. 00 gr.
pozostaje:	16 zł. 0,6 gr.

czyli oszczędzamy na 10-ciu członkach zł. 16.0,6 gr., co umożliwia nam w zależności od ceny maski, zmniejszyć okres przydzielania sprzętu.

Insp. M. Wojewódzki.

„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

DYREKCJA: Warszawa, Pl. Napoleona 9, telefon 563-60

Rozkład lotów

ważny od 1 marca 1934 r. do 30 kwietnia 1934 r.

Czas lokalny

Samoloty na linjach Warszawa–Kraków i Warszawa — Lwów kursują codziennie (również w niedzielę)

o. 13.30** p. 15.35**	**Warszawa** **Gdańsk (Danzig), Gdynia**	p. 12.05** o. 10.00**
o. 14.50* p. 16.50*	**Warszawa** **Poznań**	p. 11.15* o. 9.15*
o. 15.00** p. 16.5(**	**Warszawa** **Katowice**	p. 9.50** o. 8.00**
o. 8 50 p. 10.40	**Warszawa** **Kraków**	p. 14.35 o. 12.45
o. 11.05* p. 13.(0* o. 13.20* p. 14.10*	**Kraków** **Brno** **Brno** **Wien**	p. 12.20** o. 10.25** p 10.05** o. 9.15**
o. 8 00 p. 10.15	**Warszawa** **Lwów**	p. 15 55 o. 13.40
o. 10.40* p. 13.20* o. 13.40* p. 16.55*	**Lwów** **Cernauti** **Cernauti** **Bucuresti**	p. 13.15** o. 12.35** p. 12 15** o. 9.0(**
o. 7.00* p. 9 40*	**Warszawa** **Wilno**	p. 17.15** o. 14.35**
	Linja Bukareszt — Sofja — Saloniki (od 17.IV)	
o. 7.00** p. 9.00** o. 9.25** p. 11.10**	**B kareszt** **Sofja** **Sofja** **Saloniki**	p. 18.50* o. 16.50* p. 16.25* o. 14.40*
	Li ja Wilno — Ryga — Tallinn (od 16.IV)	
o. 10.05* p 13.35* o. 14 05* p. 15.55*	**Wilno** **Ryga** **Ryga** **Tallinn**	p. 14.10** o. 12.40** p 12.1(** o. 10.20**

Odlot ze Lwowa do Bukaresztu, do 15.IV tylko w poniedziałki. Z Bukaresztu do Lwowa tylko w czwartki.

Objaśnienie znaków:

O — odlot — départ
P — przylot — arrivée.
* — samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki service: lundi, mercredi, vendredi.
** — samolo y kursują we wtorki, czwartki i soboty – service: mardi, jeudi, samedi.

Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „L O T" nabywać można również w Ośrodku propagandowym" L. O. P. P. Warszawa, S-to Krzyska 12 telefon 533-92.

Ceny biletów:

Warszawa — Kraków zł 35. Warszawa — Lwów zł. 45. Warszawa — Katowice zł. 30. Warszawa — Gdańsk — Gd nia zł. 40. Warszawa — Poznań zł. 30. Warszawa — Wilno (od 16.IV) zł. 40. Kraków — Brno — Wiedeń; z Krakowa do Brna zł. 40, z Krakowa do Wiednia zł. 60, z Brna do Wiednia zł 55. Lwów — Czerniowce — Bukareszt; ze Lwowa do Czern. zł. 35, z Czern. do Bukar. zł. 50. Bukareszt — Sofja — Saloniki (od 17.IV) z Bukaresztu do Sofji zł. 70, z Sofji do Salo . zł. 80. Wilno — Ryga — Tallinn (od 16 IV) z Wilna do Rygi zł 39, z Rygi do Tall Zł. 46.

OKŁADKĘ PROJEKTOWAŁ JERZY RADLICZ

LOT i obrona przeciwlotniczo-gazowa POLSKI wychodzi co drugą środę.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.
Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Cała strona — 800 zł., ½ str. 450 zł., ¼ str. 250 zł. Barwna o 30% drożej.

KOMITET REDAKCYJNY:
inż. ppłk. obs. Czesław Filipowicz, inż. płk. K. Moniuszko, poseł J. Rudowski, mjr. pil. A. Wojtyga.

Redaktor Naczelny: Józef Jungrav **Sekretarz redakcji i red. odpowiedzialny:** Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarząd Gł. L. O. P. P. **Redakcja i administracja:** Warszawa — Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1, tel. 649-04



Tatry. Bystra Kamienista i Czerwone Wirchy

(Zdjęcie z samolotu)